Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 2A 11059 E 7/94 DM 4,00
hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00
4 391105 904000

Ein Haus für die Bahn

IN SOPRON:
Die Deutschen

IM WETTBEWERB:
Die Sachsen



IM DÖLLNITZGRUND:
Der Wilde Robert

IM SCHIENENBUS:
Nach Wuitz

Modell Eisen Bahner TEST

N-Power
BR 232 und 234
von Minitrix

HO-Edeldampf
BR 59
von Rivarossi

LGB-Irgendwann wird einem alles andere zu klein.

10000 15000 10610 10040 10080 10090 15000 12010 16050 16150 12010 10080 10050 12010

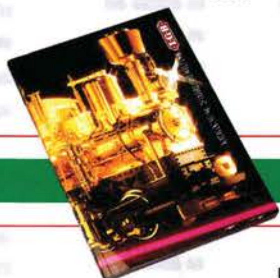
71401

70301

10000 12260 12010

Eine Modelleisenbahn macht Spaß, klar doch.
Aber wie fantastisch groß der Spaß sein kann, erfahren Sie erst mit LGB.
Die GROSS-BAHN für drinnen und draußen und mit allem Drum & Dran wartet schon bei der nächsten LGB-Station:
Spontanes Umsteigen nicht ausgeschlossen.

10050 12010 12010 10000 10000 12260 12010 10600 12010 10153 12360 12050 12010



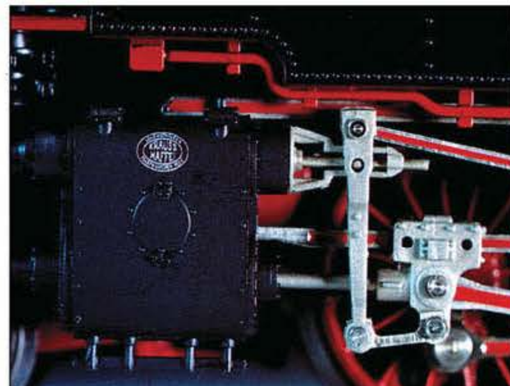


ERNST PAUL LEHMANN PATENTWERK · Saganer Straße 1-5 · D 90475 Nürnberg
Mehr Information über das Gesamtprogramm beim Fachhandel oder direkt bei ERNST PAUL LEHMANN PATENTWERK

10000

Modell Eisen Bahner

INHALT 7'94



TEST: Aus 363 Teilen haben die Modellbauer bei Rivarossi in Como das Edeldampfroß der württembergischen K zusammengesetzt. Wir waren sehr gespannt, wie sich die sechsfach gekuppelten Radsätze durch die Schikane unserer Testanlage zwängen würden.
Die Antwort und mehr gibt es ab **Seite 36.**

Der Wilde Robert hält hier nicht, weil ein kleiner Robert dringend mal mußte, sondern zum ...Ostereiersuchen! Solche und andere Attraktionen bietet Sachsens private Döllnitzbahn das ganze Jahr über. **Seite 12.**

VORBILD

MODELL



RUBRIKEN

Zum Titelbild:
Das Nebenbahnsterben ist europaweit seit einer vollen Generation im Gange. Immer wieder ist andererseits zu erleben, wie Enthusiasten nach Unterlagen, nach Zeitzeugen, nach Relikten suchen, um sich ein Bild der schon überwachsenen Bahn zu machen. Eine Möglichkeit, Vergangenes lebendig zu erhalten, ist der Modellbau. Die Scheu vor handwerklichem Unvermögen braucht nicht zu sein. Wir zeigen praktisch an einem Beispiel, wie so etwas mit einfachen Mitteln sehr effektvoll zu machen ist.
Foto: A. Stirl



Auf der 760-mm-spurigen österreichischen Zillertalbahn erfreuen sich dampfgeführte Touristenzüge ebensolchen lebhaften Zuspruchs wie moderne Dieseltriebwagen. Wichtige Aufgaben hat die kleine Bahn auch im Güterverkehr. **Seite 20.**



Feierabend auf einer Anlage nach Motiven der GMWE, der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn. Bevor jedoch die Betriebsruhe in Kraft tritt, sehen wir uns gründlich um auf den H0m-Modulen der Leipziger Modellbahner. **Seite 42.**

JACOBS HATTE VORGÄNGER

In seinem Schreiben „Jacobs kam später" in Heft 5/94 sagt Herr Hoyer, daß die Jacobs-Gestelle erstmals ab 1924 von der WUMAG Görlitz in Großserie verwirklicht worden sind. Dem möchte ich widersprechen.
Nigel Gresley, der später die Baureihe L&NER A4 entwarf, zu der die schnellste Dampflok der Welt, MALLARD, gehörte, war für den Wagenpark der Great Northern Railway zuständig und veranlaßte 1912 den Umbau von zwei Zügen mit je vier dreiachsigen Einzelwagen zu Einheiten mit solchen später nach Jacobs bezeichneten Drehgestellen. Dadurch wurde es möglich, die schweren Einzelwagen leichter zu gestalten, zumal der Pendlerverkehr in ungeahntem Maße zunahm und die Leistungssteigerung der Tenderlokomotiven im Vorortverkehr nicht damit Schritt halten konnte. Der Erfolg gab Gresley recht: Auch nach dem 1. Weltkrieg wurden immer mehr Vorortwagen zu solchen Einheiten umgebaut, ja selbst die wunderschönen Teakholz Fernstreckenwagen der GNR und der L&NER blieben nicht außen vor. Solche Einheiten liefen auf den Strecken London–Edinburgh, London–York und London–Leeds/ Bradford.
Erst mit offizieller Einführung des „Flying Scotsman" als kompletter Zug (der Name war bis dahin nur im Volksmund verankert) ging die L&NER wieder dazu über, Einzel-Teakholzwagen mit zwei Drehgestellen zu bauen.

W. Härtel, 35390 Gießen

Liebe Leser, unser Titelbild in Heft 6/94 zur Durchquerung des Ärmelkanals auf MEB-Weise scheint es vielen angetan zu haben, und es wurde der Wunsch geäußert, das Bild als Poster beziehen zu wollen, ohne Textzeilen. Wir prüfen, ob es dazu eine vertretbare Realisatimöglichkeit gibt.

Ihre Redaktion MEB

Modell Eisen Bahner

MORAL

Am 13. Mai 1993 bestellte ich bei der Firma Schmidt electronic Systeme, Breitenbachstraße, 13509 Berlin, Bausteine für ein Gleisbild-Stellpult. Am 1. Juli 1993 zahlte ich 2.036,50 DM auf das Konto der Firma. Sie hatte um Vorauskasse gebeten, weil das bei Lieferungen ins Ausland sein müsse. Am 13. September mahnte ich per Einschreiben. Am 1. Oktober telefonierte ich mit Herrn Schmidt. Er versprach, die Ware am 4. Oktober zuzusenden. Am 18. Oktober telefonierte ich erneut; man sagte, das Paket sei unterwegs. Am 3. November setzte ich eine letzte Frist zum 15. November; kurz nach dem 3. November traf die erste Teillieferung ein.
Am 9. Dezember machte ich die Firma aufmerksam, daß die Liste der noch ausstehenden Teile unvollständig sei; ferner habe man falsche Bausteine geliefert.
Am 4. Januar 1994 wiederholte ich den Brief.
Am 10. März schrieb ich erneut, weil es weder eine Reaktion auf die Briefe noch eine zweite Lieferung gegeben hatte, und setzte eine Frist bis 25. März mit der Ankündigung, mich an die Öffentlichkeit zu wenden. Umgehend erhielt ich kommentarlos eine zweite Teillieferung. Die angemahnten fehlenden Teile waren nicht dabei. Dafür wurde behauptet, daß nun die Lieferung komplett sei. Mir fehlen immer noch diverse Bausteine und Platinen, dafür habe ich Bausteine, die ich nicht bestellt habe und die mir nichts nützen.
Enttäuschung? Gar kein Ausdruck!

H. Gasser-Leitz, CH-4125 Riehen

SCHLESIEN

In Heft 5/94 schrieben sie in den Nachrichten auf Seite 17, daß es in Oberschlesien das größte elektrisch betriebene Netz Deutschlands gab. Das ist geographisch falsch. Es handelt sich um Niederschlesien. Oberschlesien beginnt erst östlich von Breslau.

S. Rohierse, 82024 Taufkirchen

★

Die Regierungsbezirksgrenze zwischen Nieder- und Oberschlesien verlief zwischen Brieg und Oppeln etwa in Richtung SW–NO. Oberschlesien liegt östlich davon. Das größte zusammenhängende elektrisch betriebene Netz umfaßte 1935 fast 1200 km Strecke; es war das bayerisch-württembergische Netz.

E. Siegesmund, 02826 Görlitz

AKKULOK

Die Einwendungen von Herrn Letschert in Heft 4/94 sind völlig richtig in bezug auf akkugespeiste Straßenfahrzeuge: Elektroautos müßten aus Umweltschutzgründen verboten werden!
Bei Schienenfahrzeugen liegen die Verhältnisse anders. Die hydraulischen Getriebe der Diesellok haben im Anfahrbereich (beim Rangieren häufig) einen schlechten Wirkungsgrad, sie fahren gleichsam mit schleifender Kupplung. Bei modernen Akkulok hingegen erfolgt die Regelung nicht mehr über Vorwiderstände, die sinnlos Energie verbraten, sondern verlustlos mittels Leistungselektronik.
Bei der Diesellok gilt es als Fortschritt, wenn die Bremsleistung auf hydraulischem Wege in Wärme umgewandelt werden kann, ohne dabei Bremsklötze und Radreifen zu verschleißen. Die Akkulok dagegen kann Bremsenergie zurückgewinnen.
Was die „unnötige Masse" der Akkus betrifft: die meisten Rangierdieselloks müssen mit Ballastgewichten versehen werden, um überhaupt die nötige Zugkraft auf die Schienen zu bringen!

M Bauer, 01109 Dresden

KEIN ANSCHLUSS!

Im Beitrag „70 Jahre elektrische S-Bahn in Berlin" in Heft 4/94 ist zu lesen, daß sich auch die Schweiz den Vereinbarungen aller deutschen Staaten angeschlossen habe, ihre Fernstrecken mit 15 kV 16 $^2/_3$ Hz zu elektrifizieren. Ich meine, daß Versuche in der Richtung in mehreren Staaten stattgefunden haben und daher nicht von einem Anschluß gesprochen werden darf.
Es sei für die Schweiz an einige Daten erinnert:

1904 Behn-Eschenburgs schnelllaufender einphasiger Reihenschlußmotor niederer Frequenz;
1905 Versuchsstrecke Seebach–Wettingen mit 15 kV 15 Hz und Siemens-Schuckert-Kettenfahrleitung;
1907 Planbetrieb Seebach–Wettingen;
1908 BLS-Beschluß, die Strecke Spiez–Frutigen mit 15 kV 15 Hz zu elektrifizieren, um das System für die Bergstrecke Frutigen–Brig zu testen;
1910 Aufnahme des elektrischen Betriebs Spiez–Frutigen;
1913 Eröffnung der elektrischen Strecke Frutigen–Brig.

Der Grund für die Einführung dieses Systems bei den Schweizerischen Bundesbahnen waren doch bestimmt die Erfolge der BLS der Jahre 1910 bis 1913 mit dem System und nicht die Vereinbarung der deutschen Staaten von 1912.

E.v.Känel, CH-4654 Lostorf

AUSSCHNEIDEBÖGEN

Im Beitrag „Ausschneidebögen aus Karton", Heft 6/94, Seiten 56-57, fehlte die Adresse für Dover-Publikations New York. Hier ist sie:
Dover-Publications, Inc.
31 East 2nd Street,
Mineola, N.Y. 11501.
Ferner bitten wir folgende Anschrift zu berichtigen:
bahnVerlag
Postfach 43 11 54
80741 München.
Schließlich muß es anstelle des Klett-ÖBV Verlag Stuttgart richtig heißen:
J.F. Schreiber Verlag,
Postfach 285,
73703 Esslingen.
Wir bitten um Entschuldigung.
Redaktion ModellEisenBahner

GABORS DENKWEISE

Mit Interesse verfolge ich in den letzten Ausgaben die Diskussion über die ständig steigenden Verkaufspreise. Sind diese schon zu hoch für deutsche Modelleisenbahner, was sollen dann die Tschechen dazu sagen, wenn sie eine DM mit 18 Kronen bezahlen müssen? Dampfloks der Nenngröße N kosten zwischen 3000 und 6500 Kronen. Neulich habe ich die ICE-Garnitur von Fleischmann mit einer Mitteleinheit zum Preis von 7500 Kronen gesehen. Meine Rente beträgt zur Zeit 3160 Kronen pro Monat. Nicht nur deshalb hat mich der Artikel „Gabors Denkweise" in Heft 5/94 stark berührt.

J. Dacek, Praha 10

Liebe Leser,

Ende Mai zog in Berlin Vorstandsvorsitzender Heinz Dürr von der Deutschen Bahn AG eine erste Bilanz seit der Privatisierung des Unternehmens. Das Zahlenwerk ist durch die aktuellen Medien veröffentlicht worden. Hier ist nicht der Platz, sich an den Milliardensummen der Verluste in der Vergangenheit und der Investitionen in der Zukunft zu berauschen. Wohl aber ist einzugestehen, daß es ein enormes Werk ist, was da angegangen wurde: Ein in hundertfünfzig Jahren in ziemlich starren Formen eingefahrenes Imperium mit unumstößlichen Zuständigkeiten aufzubrechen, einer kritischen Analyse zugänglich zu machen,zu bewerten und daraus moderne, wirtschaftlichen Gegebenheiten adäquate Organisationsformen abzuleiten bedeutet schon Titanenarbeit. Wieviel mehr Kraft erst ist nötig für die Umsetzung des Vorhabens, die unweigerlich mit Fehlern verbunden sein wird. Hier kann also auch nicht der Platz für kleinmütige Beckmesserei sein, schon gar nicht nach den ersten hundert Tagen.

Nichts desto trotz gibt es Dinge, die zur Opposition herausfordern müssen. Dürr billigte in seiner Bilanz dem Bereich Personenbahnhöfe als der Visitenkarte der Bahn für den geschäftlichen Erfolg und das Image des Konzerns eine entscheidende Rolle zu.

In der Tat waren Bahnhöfe in der Vergangenheit großartige Bauwerke für das Abfahren und Ankommen: Architektonische Repräsentationsbauten und Meisterwerke der Ingenieurbaukunst zugleich.

Nun schickt sich Berlin an, als wiedervereinigte deutsche Hauptstadt in einem gewaltigen Aufbauwerk nicht schlechthin seine seit Kriegsbeginn vernachlässigten Bahnanlagen zu sanieren, sondern sinnvoll den Erfordernissen kommender Jahrzehnte anzupassen.

Das bietet Chancen. Eine davon ist im sogenannten Pilzkonzept enthalten mit dem Lehrter Bahnhof als „Stiel des Pilzes" Er soll bekanntlich der Zentralbahnhof der Hauptstadt im Spreebogen mit Anschluß an das Regierungsviertel werden. Was normalerweise, mitunter selbst bei unbedeutenden Objekten, gang und gäbe ist, nämlich ein öffentlicher Wettbewerb, hat bei diesem herausfordernden Vorhaben eigenartigerweise nicht stattgefunden. Ende Februar war vielmehr zu erfahren, daß nur zwei Ingenieurbüros mit Projektstudien beauftragt worden waren. Einer der vier Entwürfe (Meinhard von Gerkan, Hamburg) soll realisiert werden.

Dieser Tage stellte indes ein junger Mann (Alexander Buchhofer) im Berliner Museum für Verkehr und Technik seine Diplomarbeit vor: Ein Projekt zum Lehrter Bahnhof. Buchhofer wendet sich mit seiner Auffassung bewußt gegen die Anonymität eines Kaufhauses mit Bahnanschluß. Er folgt auch nicht den Ansichten der Leute vom BUND (für Umwelt und Naturschutz), die die alten Kopfbahnhöfe wieder aufgebaut wissen wollen, sondern nimmt die klassische Halle wieder auf und übersetzt sie ins moderne Zeitalter der Wiederentdeckung der Bahn.

Nach den derzeitigen Gegebenheiten hat Buchhofer keine Chance. Denn, wie gesagt, für die größte Herausforderung unserer Zeit an die Architekten und Bauingenieure, einen Zentralbahnhof für eine wiedererstehende Drehscheibe des europäischen Eisenbahnverkehrs zu bauen, hat es weder einen Wettbewerb in Deutschland noch in Europa oder gar weltweit gegeben.

Ich verstehe es nicht. F. Borchert

Drei Wege – drei Möglichkeiten – mit garantierter Flankenfahrt.



Foto: Manfred Beck, Berlin



◀ *ÖBB 4020.102 in Mittenwald auf der bayerischen Karwendelbahn.*

Grenzüberschreitende Loklangläufe

Die Deutschen in Sopron

Deutsche Lokomotiven in Jesenice, in Slowenien? Oder in Italien, am Brenner? Selbst in Sopron, der nordungarischen Stadt, sind sie anzutreffen. Zugegeben, das sind drei extreme Leistungen – aber sie sind planmäßig! Seit Mitte der achtziger Jahre erlebt der „grenzenlose" Langlauf von Lokomotiven und Triebwagen aus Deutschland in zahlreiche Nachbarländer einen regelrechten Boom – aber auch von ausländischen Maschinen zu uns. Immer weiter ins Netz des Nachbarn führen die Dienstpläne.

Eine Systematik für die grenzüberschreitenden Lokomotivläufe ist schier unmöglich, sowohl wegen der unterschiedlichsten Bedingungen durch die Strom-, Sicherungs- und Signalsysteme als auch wegen der wechselnden verkehrlichen Bedeutung der Grenzbahnhöfe. Über die Grenzen fahren sowohl Ein- als auch Mehrsystemlokomotiven, Schnelltriebwagen und regionale Zugkompositionen.

Norden und Westen

Auf der Vogelfluglinie kommt über den Grenzbahnhof Puttgarden der ungewöhnliche IC 3 der Dänischen Staatsbahnen (DSB) nach Hamburg. Der VT 624 der DB verkehrt über Leer und den Grenzbahnhof Nieuweschans nach Groningen (Niederlande). Die NS-Lokomotiven fahren nur wenige Kilometer bis zum DB-Mehrsystembahnhof (Gleich- und Wechselspannung) Bad Bentheim. Mehrsystem-Lokomotiven der Belgischen Eisenbahnen (SNCB) fahren Euro- und InterCity-Züge von Ostende an der Nordsee über Brüssel, den Grenzbahnhof Aachen, weiter nach Köln und durch das Ruhrgebiet bis Dortmund. DB-Zweisystemlokomotiven der Baureihe 181 sind auf der Moselstrecke von Koblenz über Trier–Wasserbillig bis Luxemburg zu Hause, vor Güterzügen bis Bettembourg. Aus mehreren Gründen (Sprach- und Vorschriftenkenntnisse, die Haftung bei Unfällen) wechselt das Lokomotivpersonal auf dem Grenzbahnhof. Im Verkehr CFL/DB gilt eine Besonderheit: Das Personal der Luxemburgischen Eisenbahn (CFL) fährt auf der DB-Lokomotive bis Koblenz, immerhin 150 Kilometer im fremden Streckennetz. Die seit Mitte der siebziger Jahre geltende Regelung ist für die CFL und die DB vorteilhaft. Den relativ kleinen Anteil am Laufweg des Zuges im Großherzogtum gleichen die Luxemburger mit der Personalleistung aus. Die Deutsche Bahn spart dafür Personal.

Südwesten

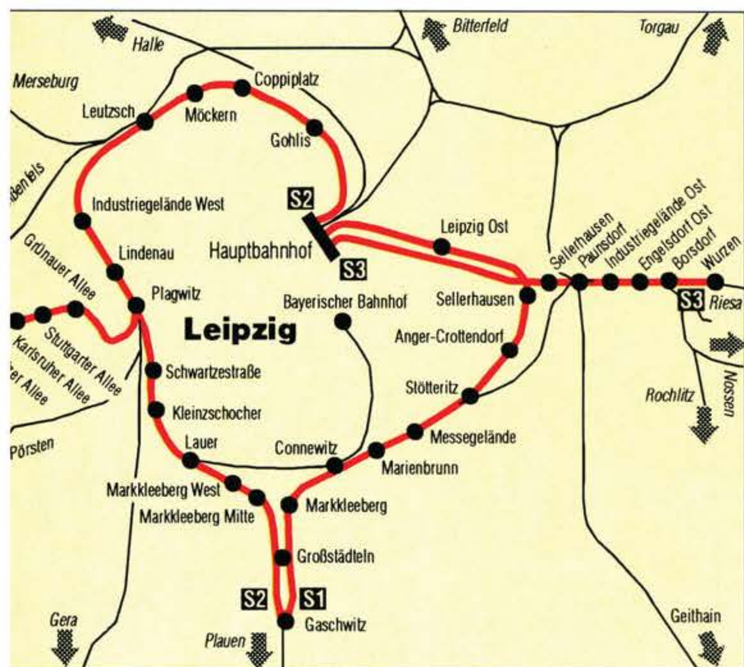
Die DB-Baureihe 181 bringt die EuroCities Frankfurt (Main) – Paris über den Grenzbahnhof Saarbrücken bis nach Metz, wo ohnehin wegen des Kopfmachens die Lokomotive wechselt. Sie fährt auch den EuroCity Wien–Paris von Stuttgart über den Grenzbahnhof Kehl nach Straßburg. Die deutschen Lokomotivführer bleiben bis Straßburg auf der Maschine und übernehmen damit Leistungen ihrer Kollegen von den Französischen Eisenbahnen (SNCF).

In dieser Region hat der grenzüberschreitende Regionalverkehr große Bedeutung. So verkehren luxemburgische Dieseltriebwagen bis Trier, französische bis Saarbrücken und bis Offenburg. In allen Fällen fahren die CFL-



NS 1647 nach Ankunft des D 2543 Amsterdam–Berlin in Bad Bentheim. DB 110 461 übernimmt ihn weiter bis Hannover (7. Mai 1993). NS-Lokomotiven erreichen auch die Systemwechselbahnhöfe in Emmerich und Venlo.

und SNCF-Lokführer bis zum deutschen Zielbahnhof.
Für das Flaggschiff der Deutschen Bahn AG sind weder Grenzbahnhof Basel Badischer Bahnhof noch Basel SBB der Endpunkt. Der InterCityExpreß fährt von Hamburg über Frankfurt und Basel bis Zürich. Zwischen Basel und Zürich führen ihn Lokführer der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).
Der Lokomotivaustausch mit der Schweiz ist vergleichsweise unterentwickelt. Haben zwar SBB und DB das gleiche Stromsystem, die unterschiedliche Aufhängung der Oberleitung erfordert aber für den Grenzübergang spezielle Stromabnehmer. SBB und DB halten einige Fahrzeuge gefahren. Die ÖBB setzen vorrangig ihre E-Lokomotiven der Reihe 1044 (für Reisezüge) sowie 1010 und 1042 (für Güterzüge) ein. Sie befördern Reisezüge von Innsbruck über die Karwendelbahn und den Grenzbahnhof Mittenwald nach München, vom Brenner an der italienisch-österreichischen Grenze über den Grenzbahnhof Kufstein in die bayerische Landeshauptstadt, aus Wien/Villach/Klagenfurt über den Grenzbahnhof Salzburg nach München und als längsten Lauf von Wien über den Grenzbahnhof Passau und weiter über Nürnberg bis Frankfurt (Main)! Im Güterverkehr fahren österreichische Maschinen ebenfalls vom Brenner über Kufstein nach Donauwörth



Karte: Döring

vor, die unter SBB-, ÖBB- und DB-Oberleitung fahren können. So kommen SBB-Ellok vor Güterzügen über Kreuzlingen und Konstanz bis Singen.
Auch wenn die Schweizer nur geringen Anteil haben, sie warteten mit einer Premiere auf: Seit 29. Mai kommt zum ersten Mal eine Privatbahn im grenzüberschreitenden Verkehr nach Deutschland. Die Mittelthurgau-Bahn fährt seit Fahrplanwechsel mit ihren Triebwagen über Kreuzlingen in das deutsche Netz. Über Konstanz und Singen wird der Endpunkt Engen erreicht.

Süden

Am stärksten ist der Lokomotivaustausch mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Jährlich werden wechselseitig Millionen von Lokomotivkilometern im Netz der anderen Bahn bzw. nach Ingolstadt und Nürnberg, von Passau über Regensburg nach Nürnberg sowie von Salzburg nach München. Bekannt sind auch die „Korridorzüge“ zwischen Salzburg/Freilassing und Kiefersfelden/Kufstein durch die Rosenheimer Kurve, natürlich mit ÖBB-Lokomotiven und -Personal.
Auch die Deutsche Bahn AG fährt tief in das österreichische Netz, mehrfach sogar bis an die folgenden Außengrenze. So sind die Baureihen 111 und 140 zwischen München und Innsbruck über den Grenzbahnhof Mittenwald vor Reise- und Güterzügen genauso alltäglich, wie die Baureihen 139 bzw. 140 vor Güterzügen Nürnberg/Ingolstadt über Kufstein bis zum Brenner bzw. Donauwörth/München bis zum Brenner. Die deutschen Lokomotiven rollen bis nach Italien, zum Grenzbahnhof Brennero. Ebenso ist es ⇨

BR 1044, 1010 und 1042. Die 1044 ist mit der deutschen 111 oder 120 vergleichbar. Auf Störungen angesprochen, winken sie ab: Kaum! In zwanzig Jahren mal eine, das lag an einer Sicherung, erfahren wir. Solche kleinen Ausfälle werden in Deutschland behoben, selbst ein defekter Fahrmotor bringt den Umlauf der Maschine nicht aus dem Rhythmus. Aber wann kommt das schon einmal vor?



Die DB-Zweisystemlok der BR 180 übernahm auf ihrem Lauf Dresden–Leipzig–Berlin–Rezepin (Reppen) dort den EC „Varsovia" Warschau–Berlin (auf dem Bild bei Kunnersdorf), um dann von Berlin wieder nach Dresden zurückzukehren.

an der österreichisch-slowenischen Grenze: Die deutschen 110/111 bzw. 139/140 fahren mit Reise- oder Güterzügen von München über Salzburg, die Tauernbahn, Villach bis Jesenice auf slowenischem Territorium. Der Baureihe 140 bleibt auch der längste Lauf außerhalb Deutschlands vorbehalten, wenn sie die Güterzüge Bochum-Langendreer über Frankfurt (Opelwerk Rüsselsheim)–Nürnberg–Passau–Wien zum Grenzbahnhof Ebenfurth bis auf das ungarische Netz der Györ-Sopron-Ebenfurti Vasut zieht. Die Entfernung Passau-Sopron beträgt 374 Kilometer.
Die Österreicher erreichen ihren Rekord mit der Baureihe 1044, die bis Frankfurt fährt: 456 Kilometer sind es ab Passau.
Nicht nur der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß die deutsche 103 ebenfalls EuroCity-Züge zwischen Frankfurt und Wien befördert und daß Maschinen der Baureihen 139, 140 und 151 Güterzüge von Nürnberg über Passau nach Linz oder Wien bringen.

Südosten und Osten

Auch im Gebiet der ehemaligen Reichsbahn gibt es grenzüberschreitende Lokdurchläufe. Die von Skoda gebaute Zweisystemlokomotive der Baureihe 180 zieht EuroCities Berlin–Prag erst ab Dresden über den Grenzbahnhof Bad Schandau in die tschechische Hauptstadt; die D 1278/1279 sogar bis Kutnahora (Kuttenberg), wo das Wechselspannungsnetz mit 50 Hz beginnt. Zwischen Berlin und Dresden müssen die Züge mit der DB-112 befördert werden, weil sie für 160 km/h ausgelegt ist. Aber die DB-Baureihe 180 kommt dennoch in die deutsche Hauptstadt: über Dreiecksfahrten Dresden–Leipzig–Berlin. Von hier aus bespannt sie die EuroCities Berlin–Warschau bis nach Rzepin im Netz der Polnischen Eisenbahnen (PKP).



Fotos: Hafner

ÖBB 1042 680 auf einem Wiener Rangierbahnhof. Sie bringt den Ganzzug bis München.

Die Erfahrungen

Was sagen jene Lokführer, die schon jahrelang weite Strecken mit ausländischen Lokomotiven zurücklegen? Der Betriebshof Nürnberg (früher Bw) hat viele Leistungen mit den ÖBB-BR 1044, 1010 und 1042. Die 1044 ist mit der deutschen 111 oder 120 vergleichbar.

Die Lokomotivführer möchten die durchgehende Bespannung nicht missen. „Wir lösen am Bahnsteig ab, das zeitaufwendige Ab- und Anhängen entfällt", argumentieren sie. Den Reisenden bringen die grenzüberschreitenden Lokläufe kurze Aufenthalts- und damit kürzere Reisezeiten, die Bahnverwaltungen schließlich sparen Kosten, weil bestimmte Leerfahrten und Vorhaltungen entfallen.
DB und ÖBB haben fast den Idealzustand erreicht: Kein argwöhnisches Pokern um Kilometer und Laufleistungen (um dem anderen Leistungen voraus zu haben, die natürlich finanziell abzugelten sind), sondern gemeinsames Überlegen, wie man am wirtschaftlichsten Lokdienstpläne gestaltet. Daß am Ende die Bilanz stimmen muß, ist natürlich, aber es gibt mit den ÖBB „wenig Feilschen".

Die Zukunft

Mit Ausnahme der Zusammenarbeit mit den ÖBB, die schon zwischen den beiden Weltkriegen bestand, gibt es durchgehende Lokläufe mit den anderen Nachbarn Deutschlands im größeren Umfang seit den achtziger Jahren. Den Anfang machten die Franzosen, Belgier und die Luxemburger. Inzwischen wird an allen Grenzen bei den Fahrplankonferenzen überlegt, ob es sinnvoll ist, durchzufahren.
Auch in Zukunft ist mit einem Ausbau der gemeinsamen Traktionsleistungen der europäischen Bahnen zu rechnen. Die „europäische Gesinnung" hat jedoch dort Grenzen, wo die kaufmännischen Gesichtspunkte nicht optimal sind. Wenn ein Güterzug wegen der Grenzabfertigung ohnehin 15 bis 30 Minuten an der Grenze steht, ist der Lokomotivwechsel kein zeitliches Hindernis. Zu überlegen ist, ob die Grenzabfertigung dorthin verlegt werden kann, wo auch der Lokomotivwechsel stattfinden soll.
Auch Mehrsystemlokomotiven stoßen an ökonomische Grenzen: Keine teure Technik fährt spazieren, nur weil ein Aufenthalt gespart werden soll. So wird auch künftig mit spitzem Bleistift kalkuliert, welche Lokomotiven wie lange am Zug bleiben.

Christina Lietz

D+K 945/10



Das Prinzip des Flexliner ist millionenfach bewährt.

Die bessere Anbindung, Erschließung und Vernetzung der Regionen ist eine wesentliche Herausforderung für den Schienenverkehr der Zukunft. Von neuen Lösungen verlangen die Fahrgäste vor allem mehr Tempo und Komfort, Verkehrsunternehmen setzen auf Wirtschaftlichkeit und hohe Flexibilität im Betrieb.



Der Flexliner von ABB Henschel vereint die unterschiedlichsten Anforderungen in einem einzigartigen Fahrzeugsystem. Seine wichtigsten Merkmale sind die optionale Neigetechnik und die vorbildliche Flexibilität: Bis zu fünf mehrteilige Triebwagen-Einheiten lassen sich in weniger als zwei Minuten zu einem durchgehend begehbaren Zug zusammenkuppeln. Selbst elektrische Einheiten und Diesel-Triebwagen können problemlos kombiniert werden.

Der Flexliner läßt sich dadurch im Handumdrehen an verschiedene Fahrgastaufkommen anpassen. Und schnelle Direktverbindungen vom InterCity-Verkehr bis zur Bedienung von Nebenstrecken mit Flügelzügen werden so einfach wie das Öffnen und Schließen eines Reißverschlusses.

Möchten Sie mehr über den Flexliner wissen? Schreiben Sie uns oder rufen Sie uns an: ABB Henschel AG, Kommunikation, Neustadter Straße 62, 68309 Mannheim, Telefon (0621) 381-8111, Fax (0621) 381-5771.

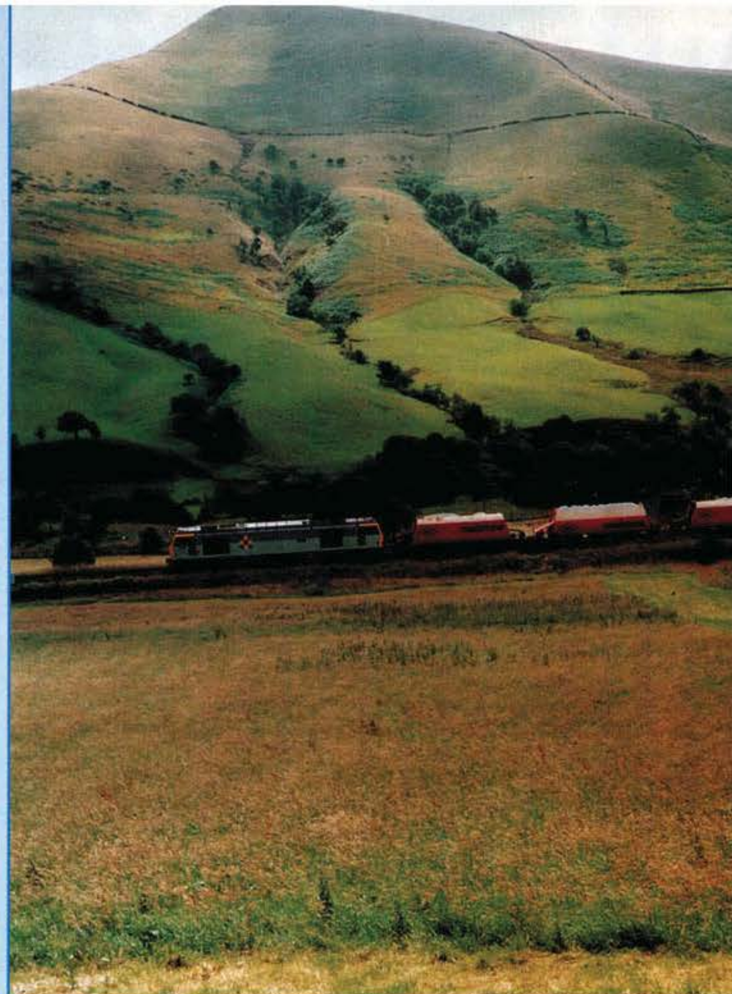
ABB Henschel.
Das Systemhaus für den Schienenverkehr.

ABB Henschel AG

ABB

Nach fast 170 Jahren hat die in England entstandene Eisenbahn den Kontinent auch physisch erreicht: Die Queen und Frankreichs Präsident eröffneten am 6. Mai 1994 den Eisenbahntunnel durch den Ärmelkanal. Der Neubeginn birgt indes einen Abschied in sich: Die 1948 inkorporierte Britische Staatsbahn British Rail (BR) wurde mit Wirkung vom 1. April 1994 privatisiert. Grund genug für einen nostalgisch gefärbten Rückblick. Teil 2

Fortsetzung von Heft 6



Ganzzug der 90er Jahre: Kalksteine für den Straßenbau rollen auf der Trans Penni

Hello, goo

Railfreight Distribution

Aus dem früheren Railfreight Sektor wurde das verlustbringende Intermodal-Geschäft (kombinierter Verkehr in jeglicher Form) ebenso ausgegliedert wie die nicht mit Ganzzügen zu bedienenden Aufgabengebiete. Davon sollen auch nach der Privatisierung substantielle Teilgebiete in staatlichem Besitz unter staatlicher Betriebsführung bleiben.



Noch Mitte der 80er Jahre waren sie wie hier in Salisbury allgegenwärtig, die kleinen Zehntonner...

Trainload Freight

TLF ist in vier kundenspezifische Divisionen gegliedert: Kohle, Baumaterial (vor allem Baurohmaterial wie Steine und Sand in Ganzzügen), Rohöl und Metalle. Im Geschäftsjahr 1992/93 erwirtschaftete TLF aus einem Umsatz von 490 Mill. £ einen Überschuß von 103 Mill. £. Allerdings geben die Zukunftsaussichten angesichts des steten Rückgangs der Schwerindustrie nicht unbedingt zu Optimismus Anlaß.

Parcels

Parcels ist auf zwei Gebieten tätig. In Ganzzügen wird Paket- und Briefpost transportiert. Red Star ist das britische Pendant zum InterCity-Kuriergut der Deutschen Bundesbahn, der seligen. Parcels schrieb zuletzt (Geschäftsjahr 1992/93) bei Bruttoeinnahmen von 88,7 £ einen Verlust von 22,9 Mill. £.

Schnitt

Seit dem 1. April 1994 ist alles anders. Die bei der Deutschen Bahn AG schon mitten im Gang befindliche Privatisierung trifft auch British Rail mit voller Wucht. Strecken, Signale und andere betriebsrelevante Infrastruktur sollen auf absehbare Zeit in staatlichem Besitz bleiben. Dies ist seit 1. April die neu geschaffene Körperschaft Railtrack, die letztendlich auch zur Privatisierung ansteht. Zudem sollen etwa zwanzig größere Bahnhöfe an private Betreiber verkauft oder vermietet werden.

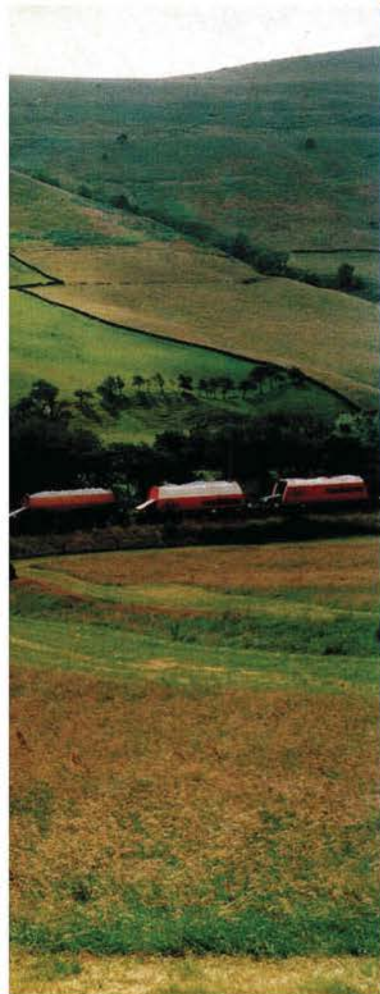


...und die Bremserwagen, die Brake Vans, hier ebenfalls in Salisbury.

Reiseverkehr

Die neue Struktur sieht vor, daß Reisezugdienste für bestimmte Zeiten an private Anbieter auf Franchise-Basis vergeben werden. Die Franchise-Nehmer zahlen Streckenbenutzungsgebühren an Railtrack und erhalten auf verlustbringenden Strecken weiterhin Subventionen. Profitable Verbindungen unterliegen hingegen einer speziellen Abgabe. Alle potentiellen Franchise-Nehmer müssen die strengen Sicherheits- und Betriebsregularien der Eisenbahn erfüllen. Dies wird von Regierungsstellen kontinuierlich überwacht.

Im Sommer stehen als



Richtung Sheffield durch das Vale of Edale.

Schottland bis nach Süd-Wales, Cornwall und an die Südküste;
East Coast – in Übereinstimmung mit der bisherigen ECML;
Great Western mit den schon bislang so rubrizierten Verbindungen von London Paddington nach Bristol, Süd-Wales, und ins Südwestliche bis hin nach Penzance;
Midland mit der MML als Rückgrat und
West Coast, wo vor fast 30 Jahren der Begriff InterCity geboren

abhängige Firmen beauftragen oder ihre Transporte mit eigenen Betriebsmitteln abwickeln.
Die verlustträchtigen Stückgut-, Container- und Postdienste sollen bis auf weiteres unter staatlicher Obhut verbleiben.
Um Schienenverladung im Vergleich zum Straßentransport attraktiver zu machen, gibt es im Privatisierungsgesetz eine Reihe von Anreizen. So werden nicht nur der Neubau von Bahnver-

und -entladestationen, die Verkehr von der Straße nehmen, finanziell unterstützt, sondern es ist auch die Rede von Zuschüssen zu den Betriebskosten – einschließlich der Zahlungen an Railtrack.

★

Große Worte, große Pläne.
Wir bleiben im HST. Entfliehen dem Hauptstadt- und Chunnel-Rummel nach Norden, nach York. Sehen wir uns im National Railway Museum. In zwei Stunden sind wir hingedieselt.
Sehen Sie, da ist er wieder, der Zwiespalt zwischen Tradition und Fortschritt: Der HST ist nach wie vor der schnellste Dieselzug der Welt. Wir müssen aussteigen! Na, lassen Sie doch das Türfenster herunter, aber ein bißchen plötzlich! Schließlich sind die HSTs noch ehrliche englische Züge. Türgriffe gibt's da nur außen.
Nur daran zu denken, daß die IC 225 zentrale Türschließeinrichtungen haben, von den Chunnel-Zügen ganz zu schweigen ... Schockierend, dieses kontinental-neumodische Teufelszeug, ist es nicht?
kdb



...Container-Ganzzug und die starre Verbindung zweier „NEM-Schächte".

d bye

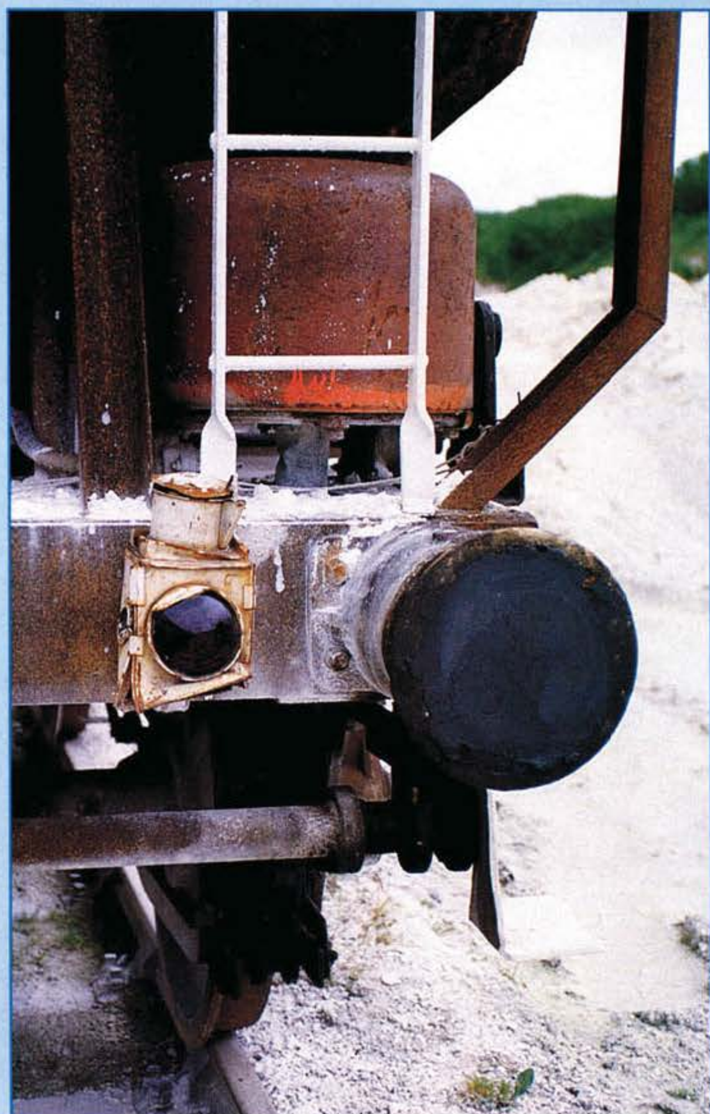
erste Verbindung die Gatwick Express Premium-Züge zwischen dem Londoner Flughafen Gatwick und der Victoria Station zum Franchising an. Folgen soll der London, Tilbury & Southend Pendlerservice.
25 weitere Strecken stehen auf der Franchising-Liste. British Rail wird als staatseigene Firma weiterbestehen, um Strecken zu bedienen, die nicht „freiwillig" von privaten Unternehme(r)n übernommen werden.
Hauptziel ist es, die einzelnen Geschäftsbereiche im Zuge von Management-Buyout in die Hände im jeweiligen Geschäft erfahrener Leute zu legen. Ein Beispiel dafür könnte der frühere InterCity-Sektor sein, den künftig sechs Firmen betreuen:
Anglia mit der Verbindung London Liverpool Street–Norwich;
Cross Country mit den nicht woanders zu integrierenden Querfeldein-Verbindungen von Nord-

wurde. Hier sind die nächsten größeren Modernisierungsarbeiten geplant.
Darüber hinaus ist vorgesehen, auf schon privatisierten Reisezugstrecken einen, wenngleich kontrollierten, Wettbewerb herbeizuführen. Der hierfür zuständige Rail Regulator (Bahn-Regler?) ist dabei für fairen Wettbewerb ebenso zuständig wie für bestmöglichen Reiseservice.
Das rollende Material soll aus Wettbewerbsgründen auf drei Leasingfirmen verteilt werden. Diese können dann die jeweiligen Franchisenehmer bedienen. Zunächst in staatlichem Besitz, ist selbstverständlich auch die Privatisierung dieser Leasinggesellschaften geplant.

Güterverkehr

Güterverkehr: Die Regierung wies British Rail an, die Massengutdienste in drei unabhängige Organisationen aufzusplitten. Diese sollen bis 1995 an private Unternehmen veräußert werden. Kunden können dann zwischen den drei ex-BR-Firmen wählen, möglicherweise neu entstandene un-

Schluß! Mit BR ist's nun vorbei! Schauen wir nach vorn und wünschen wir den neuen Bahnbetreibern auf der Insel allzeit Gute Fahrt.





Der reine Güterzug: Früher war es harter Alltag, am 9. April 1994 (Ostermontag) hingegen eine Sonderfahrt, hier vor Thalheim.

Am 7. Januar 1995 wird er 110 Jahre alt, der Wilde Robert, wie man ihn nennt, und der als 750-mm-Schmalspurbahn von Oschatz (an der Strecke Dresden–Leipzig) über Mügeln nach Kemmlitz noch immer seine Wägelchen zieht – nach steter Staatsbahnzugehörigkeit nunmehr privat. jährlich waren von 1981 bis 1984 die Gleisanlagen saniert worden. 1990 schien mit der Stillegung zahlreicher Betriebe auch für die Bahn das „Aus" zu kommen, bis sich 1991 der Bundesverband „Pro Bahn" und die Anliegergemeinden der kleinen Bahn annahmen. Wenn auch die Bemühungen scheiterten, mit einem Triebwagen von der Öchsle-Bahn den schenlagerung der vier Sorten Kaolin und zum direkten Verladen in Regelspurgüterwagen. Es sind zwar nur noch 20.000 t, die im Jahr über die Döllnitzbahn rollen, aber immerhin. Und: Mit dem Lkw geht halt nicht alles.

Was den Personenverkehr anbetrifft: Acht Reisezugwagen gibt es noch, und ebenfalls drei IV K-Lokomotiven, die für Sonderfahrten zum Fasching, zu Ostern, zu Pfingsten oder zu sonstirgendetwas zur Verfügung stehen, schöne, alte, dampfende Sachsen mit geteiltem Triebwerk. Wie beliebt der Rasende Roland selbst als Methusalem immer noch ist, zeigt des lebhafte Echo, das die Ausflüge in die Schmalspurromantik finden. Klaus-Dieter Adomat, Coswig

DER WILDE ROBERT IM DÖLLNITZGRUND

Vom ehemaligen großen Mügelner Netz ist nicht viel geblieben, nur eben der bereits erwähnte Abschnitt. Während die übrigen Strecken mehr schlecht als recht vom Landwirtschaftstransport lebten, der zudem saisonabhängig (Getreide, Kartoffeln, Rüben) stark schwankte, spielte auf unserem am 21. Dezember 1993 privatisierten und heute als Döllnitzbahn bezeichneten Abschnitt der Kaolintransport stets eine wirtschaftliche Rolle. Kaolin ist der Porzellanrohstoff, wird im Börtewitzer Becken um Kemmlitz in vier Qualitätsgraden abgebaut und neigt zum Setzen. Beim versuchten Lkw-Transport verdichtete er durch die Stöße beim Fahren derart, daß es erhebliche Schwierigkeiten beim Entladen gab. Damit blieb er der Eisenbahn als Transportgut erhalten.

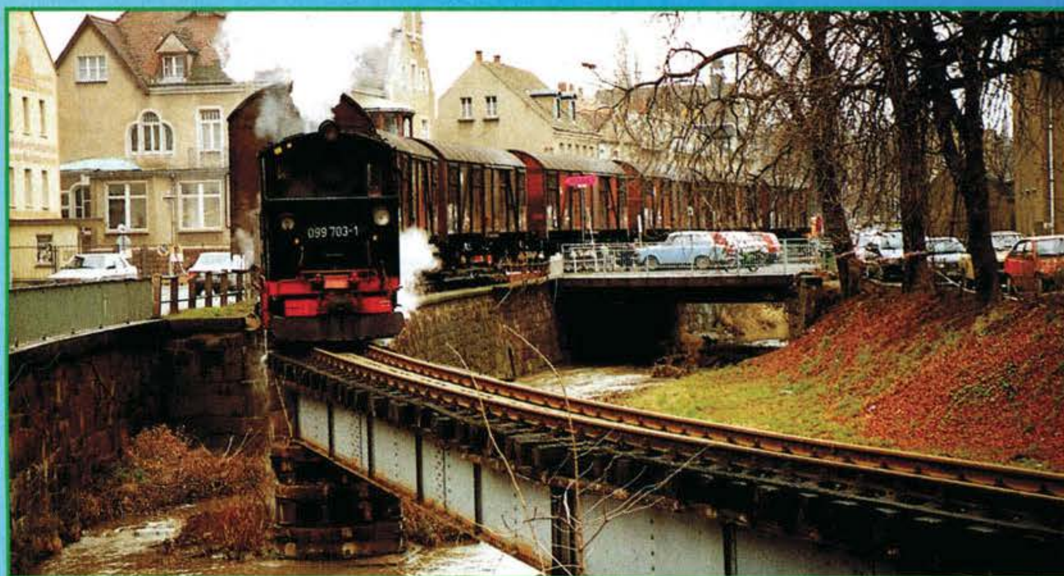
Den Personenverkehr hatte die DR mangels Kundschaft bereits 1975 aufgegeben. Aber wegen der Gütertransporte mit 300.000 t Personenverkehr wieder ins Leben zu rufen (es stellten sich nach der Überstellung nach Sachsen Mängel am Rahmen heraus), gelang es doch, den Kaolintransport stark zu rationalisieren. Schlackewagen aus dem Kupferkombinat im Mansfelder Land wurden zu 22-m³-Schüttgutwagen umgebaut, zwei V 10 C wurden beschafft (Bw Aue und Mansfelder Bergwerksbahnen) und eine neue Verladeanlage errichtet mit Silos für die Zwi-



Kaolinzug. Die V 10 C ist die ehemalige Werklok 35 der Mansfelder Bergwerkbahn (Baujahr 1961, VEB Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg).



Die gemischte Garnitur: Ein GmP bei Nebitzschen in Richtung Kemmlitz am 9. April 1994.

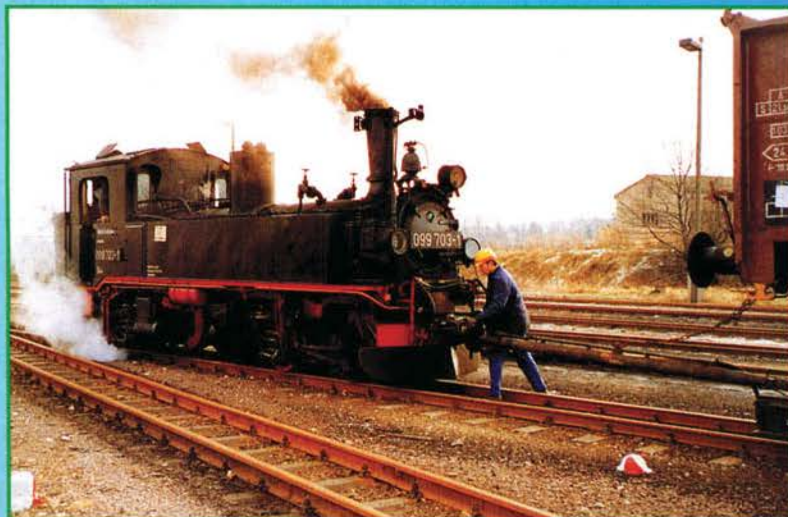


Dieser Bach gab der Bahn den neuen Namen: Die Döllnitz nebst gleichnamiger Brücke vor dem Haltepunkt Oschatz Körnerstraße.

IV K-Lokomotiven der Döllnitzbahn

Betriebsnummern	Baujahr	Lieferer
099 703/99 1561	1909	Hartmann
099 707/99 1574	1912	Hartmann
099 709/99 1584	1912	Hartmann

Der Kuppelbaum ist das charakteristische Verbindungselement zwischen Schmalspurlok und Rollwagen beim Huckepacknehmen von Regelspurwagen. Er ist aus Stahl und entsprechend schwer.



Für solche Bilder erübrigen sich erläuternde Unterschriften. Ostersonntag 1994, Oschatz Süd.



Bild oben: Der reine Personenzug: Zwischenhalt zum Ostereiersuchen am 3. April 1994 in Naundorf.

Fotos: Adomat

Doppeljubiläum im Mecklenburgischen

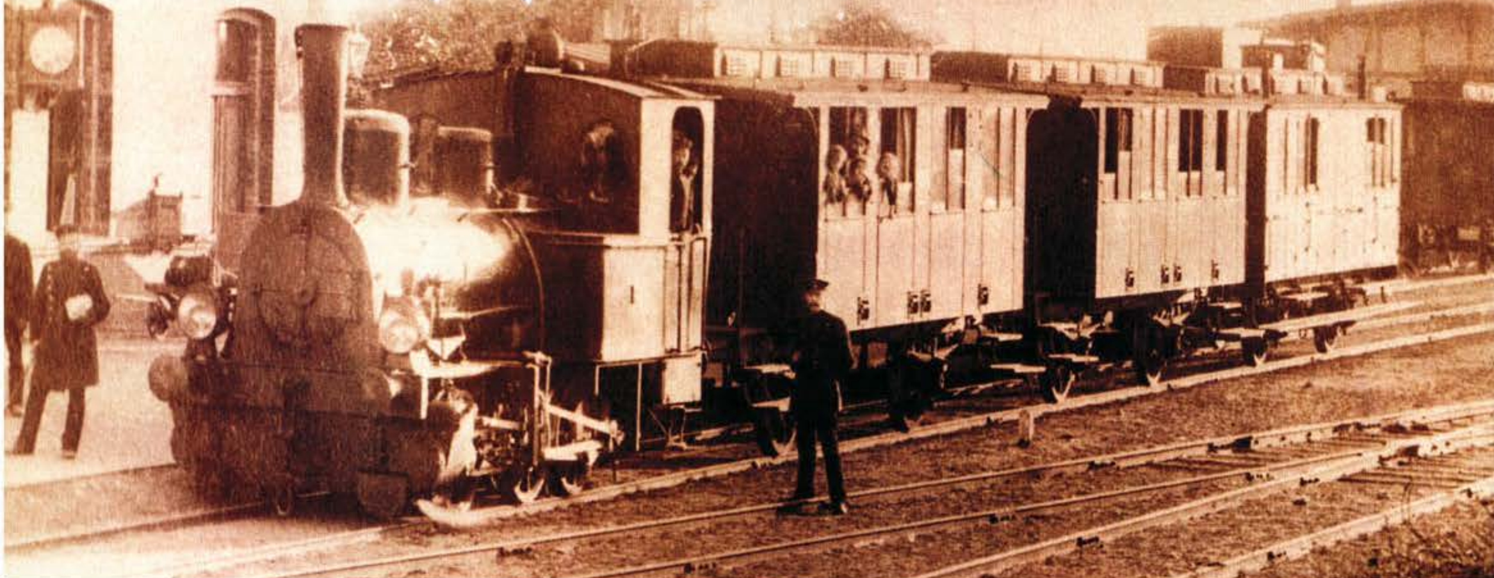


Foto: Sammlung Machel

Ein aus Neubrandenburg eingetroffener Zug auf Bahnhof Friedland (Meckl.), 1898. Die Lokomotive wurde 1884 von Henschel in Kassel gebaut.



Foto: Sammlung Machel

Bahnhof Friedland, 1903.

Friedland, die älteste Stadt im einstigen Großherzogtum Mecklenburg-Strelitz, begeht ihr 750jähriges Bestehen. Vor 110 Jahren erhielt die Stadt mit der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn Anschluß an das Schienennetz. Auf dieser Nebenbahn ist am 14. Januar 1994 der Reiseverkehr eingestellt worden. Vergangenheit und Gegenwart der Eisenbahnen in der Friedländer Region sind Bestandteil der vom 3. bis 10. Juli 1994 stattfindenen Festwoche .

Nachdem 1236 die Brandenburger Markgrafen Johann I. und Otto III. das Land Stargard erworben hatten, gründeten sie als Schutzwall zum benachbarten Herzogtum Pommern acht Jahre später die Stadt Friedland. Über Jahrhunderte befand sich nahe Friedlands an der Landesgrenze eine Zollstation. Erst im 19. Jahrhundert wuchsen die grenznahen Bereiche zusammen.

Als in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts erste Fabriken entstanden, forderten weitsichtige Bürger der Stadt einen Eisenbahnanschluß. Das Großherzogtum Mecklenburg-Strelitz hatte allerdings wenig Interesse, eigene Eisenbahnen zu bauen. Die ab 1867 fahrenden Züge auf der Strecke Güstrow–Neubrandenburg–Strasburg gehörten der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn im Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin. 1878 kam von Berlin aus die Nordbahn über Neustrelitz und Neubrandenburg hinzu. Sie gehörte der Königlich-Preußischen Eisenbahn-Verwaltung.

Den Befürwortern einer Eisenbahn von Neubrandenburg nach Friedland blieb nichts anderes übrig, als selbst eine Bahn zu bauen. Der Großherzog gab seinen Segen, und am 21. Februar 1884 begannen die Arbeiten. Als Bau- und Betriebsunternehmer wirkte die „Zentralverwaltung für Secundiarbahnen H. Bachstein". Noch im gleichen Jahr, am 5. November 1884, konnte die Neubrandenburg–Friedländer Eisenbahn-Gesellschaft (NFE) ihre 25 km lange Regelspurstrecke in Betrieb nehmen.

Entwickelte sich das Verkehrsaufkommen in den ersten Betriebsjahren nur zögerlich, sollte sich das in den folgenden Jahren grundlegend ändern. 1891 entstand in Friedland eine Zuckerfabrik. Sie erhielt eine 27 km lange 600-mm-Zubringerbahn von Ferdinandshof an der Hauptbahn Angermünde–Stralsund. Diese Bahn wurde Bestandteil der am 20. Mai 1892 gegründeten Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB), deren Streckennetz kontinuierlich wuchs.

Um die Jahrhundertwende war Friedland mit 20 Fabriken und etwa 200 Gewerbebetrieben zur industriereichsten Stadt des Großherzogtums geworden. Beide Bahnen erbrachten Jahr für Jahr beachtliche Transportleistungen. Sieht man von den Krisenjahren



Foto: Neumann

Abfahrbereiter Zug nach Neubrandenburg in Friedland, 13. Januar 1994. Am nächsten Tag wurde der Reisedienst eingestellt.

Anfang der zwanziger und Anfang der dreißiger Jahre ab, spiegelt sich das auch in den Bilanzen beider Bahnen wider: Die meisten Unternehmen gleicher Art waren Zuschußbetriebe; NFE und MPSB hingegen schrieben schwarze Zahlen.

Das Jahr 1945 brachte für Friedland und die beiden Eisenbahnbetriebe fast das Aus. Nachdem Friedland am 28. April 1945 durch sowjetische Truppen besetzt worden war, zündeten einen Tag später Angehörige der Sowjetarmee die Innenstadt an. 80 Prozent der zum Teil historisch wertvollen Bausubstanz fielen in Schutt und Asche. Einen Monat später wurde das 230 km lange Streckennetz der MPSB beschlagnahmt und bis auf den 36 km langen Rest Anklam–Friedland demontiert. 20 Lokomotiven, über 350 Wagen und Schienen für 200 km Strecke wurden bis Mitte 1946 in die Sowjetunion abgefahren. Ein ähnliches Schicksal ereilte die NFE. An zwei Tagen im Juni 1945 wurden die Gleise demontiert, dann aber auf Anweisung der Besatzung wieder aufgebaut. Nur zu schnell erkannte sie die Notwendigkeit der Eisenbahn zur Versorgung der Industriestadt Friedland. In den folgenden Jahren wurden die NFE und der Rest der MPSB zu Volkseigentum erklärt, einer Landesbahnbehörde unterstellt und am 1. April 1949 von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Zwischenzeitlich war es gelungen, den ältesten MPSB-Abschnitt von Ferdinandshof nach Friedland wieder aufzubauen und am 7. November 1947 in Betrieb zu nehmen.



In den fünfziger Jahren erwiesen sich sowohl die Normalspurbahn Neubrandenburg–Friedland als auch die 600-mm-Strecken Anklam–Friedland und Friedland–Ferdinandshof als wichtige Transportwege. Dennoch war die Deutsche Reichsbahn bestrebt, die beiden MPSB-Strecken recht bald loszuwerden. Die einmaligen Fahrzeuge und Bahnanlagen und nicht zuletzt die besonderen Bedingungen bei der Betriebsführung ließen die Schmalspurbahn rasch zum fünften Rad am Wagen werden. Modernisiert wurde nichts. Die Kosten für die Instandhaltung der Bahn wuchsen ständig. Am 30. November 1960 wurde die Teilstrecke Uhlenhorst–Ferdinandshof stillgelegt, sechs Jahre später folgte der Abschnitt Friedland–Uhlenhorst. Am 31. Mai 1969 verkehrten zwischen Anklam und Friedland die letzten planmäßigen Personenzüge, am 27. September 1969 die letzten Güterzüge. Damit war das Schicksal des einst größten deutschen 600-mm-Streckennetzes besiegelt.

Die ehemalige MPSB war aber zu diesem Zeitpunkt bereits so bekannt, daß fünf Lokomotiven und 59 Wagen für Touristik- und Museumszwecke in die Schweiz, die Bundesrepublik, die USA, nach Frankreich und Großbritannien verkauft wurden. Glücklichen Umständen ist es zu verdanken, daß eine Lokomotive, ein Personenwagen und ein Güterwagen 1973 als technische Denkmäler in Friedland aufgestellt werden konnten. Die inzwischen restaurierten Fahrzeuge befinden sich in einer vor wenigen Monaten fertiggestellten, beheizbaren Halle unweit des Bahnhofs und werden vom Heimatmuseum betreut.

Die vollspurige einstige Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn bewältigte bis 1990 beachtliche Transporte im Güterverkehr. Durch die Stillegung mehrerer Industriebetriebe ist es nach der Wende stiller geworden, aber immer noch so umfangreich, daß täglich Züge fahren müssen. Der von jeher geringe Reiseverkehr hat ab 1990 derart abgenommen, daß er am 14. Januar 1994 eingestellt wurde.

Inzwischen gibt es im Rahmen der Regionalisierung Überlegungen zur Reaktivierung der Personenverkehrs auf der Strecke Neubrandenburg–Friedland unter kommunaler Regie.

Dieser Tage wird auf der ehemaligen NFE tüchtig Dampf gemacht. Am 8., 9. und 10 Juli 1994 verkehren zwischen Neubrandenburg und Friedland Dampf-Sonderzüge, in Friedland ist eine Fahrzeugausstellung zu sehen. Und nicht zuletzt lädt der restaurierte MPSB-Museumszug zum Besuch ein. Wolf-Dietger Machel

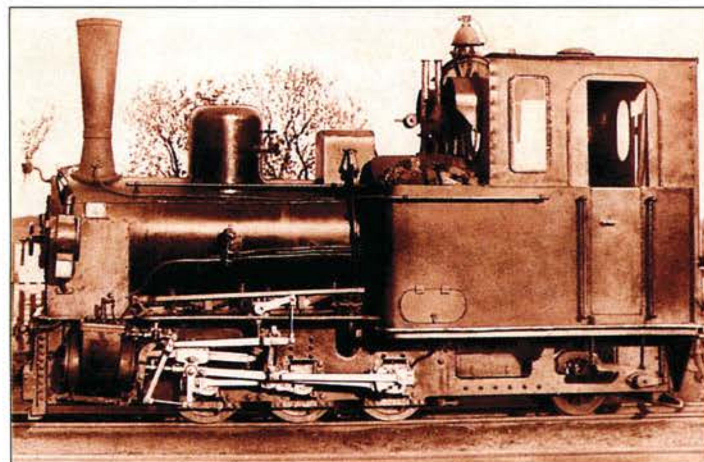


Foto: Sammlung Machel

Lokomotive 4 der MPSB Mitte der 30er Jahre in Groß Daberkow. Die Maschine steht heute in der Fahrzeughalle des Friedländer Heimatmuseums.



Letzte Dampflokfahrt in Berlin

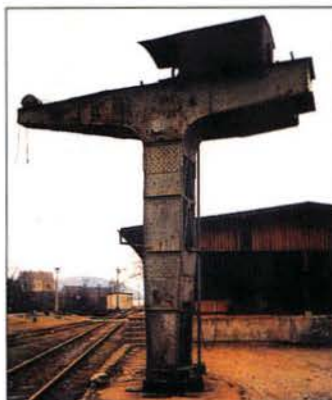
Rappeldickevoll war der letzte reguläre Dampfzug, den die Bahn AG einen Tag vor Fahrplanwechsel von Berlin Hauptbahnhof in den Spreewald fuhr. Von Stund an sollen Dampflokomotiven in Berlin nicht mehr eingesetzt werden, obwohl bei den meisten Maschinen die Fristen noch nicht abgelaufen sind. Unverständlich, daß die Bahn ihren Fans den Abschied zusätzlich dadurch vermieste, indem sie die Fotografen durch Bedienstete von der Lokomotive wegjagen ließ.

mebs



Lok paßte nicht rein

Daß nicht jede Lok in jeden Schuppen paßt, mußte neulich der Führer der 52 8134 in Rheinsberg (Mark) erfahren. Zum Restaurieren wollte er unbedingt in den Schuppen der kleinen Rangierdiesellok der BR 202. Er vergaß jedoch seine Schornsteinhöhe. Lok und Führer blieben unversehrt, ansonsten entstanden erheblicher Schuppenschaden und eine schöne Vorlage für Modellanlagenbauer. R. Schulz, Berlin



Kransaurier

In Gera-Zwötzen steht dieser Kran mit etwa 5 t Hubkraft. Er ist 1923 vermutlich für Handbetrieb gebaut und später auf elektrischen Antrieb nachgerüstet worden. K. Steinbrück, Gera

Schnellste Schneeschleuder der Welt

In Meiningen ist eine Schneeschleuder fertiggestellt worden, die hinsichtlich Geschwindigkeit und Räumleistung alle Schneeräumfahrzeuge von Eisenbahnen in den Schatten stellt. Die Räumleistung liegt bei 16.000 t pro Stunde, bei leichtem Schnee sind Räumfahrten mit 80 km/h möglich; Überführungsfahrten erfolgen mit 120 km/h.

Die Leistung liefern drei 12-Zylinder - Mercedes - Diesel mit je 405 kW: zwei für die Schleudern und einer zum Fahren. Die Fahrleistung gelangt von einem Verteilergetriebe über Gelenkwellen auf die Achsgetriebe aller vier Radsätze. Der Fahrzeugaufbau läßt sich auf dem Fahrgestell komplett um 180° in die Gegenrichtung drehen. Die beiden Schleudern Bauart 716 werden für die Neubaustrecke Hannover–Würzburg in Hildesheim und Fulda stationiert. rrr





Winterkur für eine ältere Dame

Für Rangier- und Führerstandsmitfahrten ließ das Deutsche Dampflokmuseum Neuenmarkt-Wirsberg die 89 6024 im letzten Winter in Meiningen generalüberholen. Abnahmedatum war der 23. Februar 1994. Die von Henschel 1914 mit der Fabriknummer 13025 gefertigte Lok gehörte einst zur Kyffhäuser Kleinbahn, verkehrte auf der Strecke Bebitz–Alsleben, war beim Raw Görlitz und beim Raw Cottbus als Werklok 1 eingesetzt. Mitte der 70er Jahre wurde ein Ausreiseantrag genehmigt. Seitdem war sie von einem Privatmann beim Deutschen Dampflokmuseum untergestellt.

mebs

NACHRICHTEN

■ Am 9. Mai stimmte der Aufsichtsrat der MITROPA AG in Frankfurt (Main) der Fusion von MITROPA und DSG zu. Als Verschmelzungstag gilt der 1. Januar 1994. Die DSG (Deutsche Service-Gesellschaft der Bahn mbH) war 1946 aus der MITROPA Direktion West hervorgegangen.
Hauptsitz der MITROPA AG (Mitteldeutsche Schlafwagen- und Speisewagen Aktiengesllschaft) ist Berlin. Frankfurt (Main) wird als Zweigstelle beibehalten. Vorsitzender ist Peter G. Scholz, Vorsitzender des Aufsichtsrates Heinz Neuhaus, Mitglied des Vorstandes der DB AG. mepö

■ Eine nur 11,017 km lange und für 200 km/h ausgelegte Neubaustrecke, die Nantenbacher Kurve, ist seit Ende Mai in Betrieb. Sie verknüpft die Neubaustrecke Würzburg–Fulda bei Lohr am Main mit der Strecke Würzburg–Frankfurt und macht damit die Neubaustrecke auch für die Verbindung München–Frankfurt über Würzburg nutzbar.
Von den 11.017 m entfallen 6.500 m auf vier Tunnel und 740 m auf Brücken, davon 695 m auf die markante Mainbrücke bei Nantenbach.
Der Fahrzeitgewinn beträgt zehn Minuten. mer

■ Coca-Cola transportiert pro Jahr 410 Millionen Dosen des Erfrischungsgetränkes in 150 Zügen vom Abfüllwerk in Bergues (Frankreich) ins Auslieferungslager Nordhausen. Für die 1000 km werden 20 Stunden benötigt und 12.000 Lastwagenfahrten kompensiert.
Um 15.000 Lkw-Fahrten jährlich entlastet Jacobs-Kaffee die Autobahn zwischen Bremen und Berlin durch den Umstieg auf die Bahn. Etwa 180.000 t Rohkaffee fahren unverpackt im Schüttgut-Container non stop 20.30 ab Bremen und treffen 6.20 Uhr in Berlin ein. Eine Stunde später werden die Bohnen bereits weiterverarbeitet.
Auch die Brauerei Krombach ist auf die Schiene umgestiegen: Sie liefert pro Woche eine halbe Million Flaschen Gerstensaft vom Siegerland ins Verteilzentrum Weißenfels und vermeidet so den Einsatz von 18 Lkw. DB AG

■ In den Niederlanden fahren täglich rund 320.000 Bahnreisende mit dem „Treintaxi" vom Bahnhof nach Hause. 60 Prozent der Zugtaxi-Kunden sind Frauen. Der spezielle Service der Bahn kostet einheitlich sechs Gulden (5,30 Mark). Die blauen Zugtaxis stehen vor 82 niederländischen Bahnhöfen.

me



Kanalrangierlok DE 6400 von ABB

Fünf Diesellok des Typs DE 6400 übernehmen beim Eurotunnel die Wartungs- und Rangierdienste. Die Drehstrom-Antriebstechnik stammt von ABB Henschel, die Mechanik sowie der Motor von Krupp MaK. Sie sind für den Notfall auch als Bergungsfahrzeuge gedacht.
Die Nennleistung beträgt 950 kW, das Dienstgewicht 80 t, die Achsfolge Bo'Bo' und die Anfahrzugkraft 305 kN. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 120 km/h angegeben, Einzelachsschleudern ist ausgeschlossen, die Lok kann elektrisch bis Null bremsen. Bei der DE 6400 handelt es sich um ein modifiziertes System, das mit 120 Exemplaren bereits erfolgreich bei den NS läuft.

ABB



Niederflurstraßenbahn für Berlin

Die AEG stellte Ende Mai die neue Niederflurstraßenbahn für Berlin vor (Bild). Insgesamt sollen 120 drei- und mehrteilige Bahnen geliefert werden. Als erste Strecke wird die Linie 20 (Eberswalder Straße–Warschauer Strasse) mit den Gelenkzügen ausgerüstet.
Neben dem Neubau- läuft bei der BVG ein Modernisierungsprogramm für Tatra-Wagen, die nicht älter als zehn Jahre sind.
Das Straßenbahnetz der BVG hat derzeit 173 km Netz- (398 km Gleis-)länge, es werden 25 Linien (22 mit Tatra) betrieben, es gibt 6 Betriebshöfe und 774 Fahrzeuge für die Personenbeförderung, darunter 387 KT4D, 99 KT4Dt, 118 T6 und 59 B6.

AEG/Schulz

Einige technische Daten des dreiteiligen Gelenkzuges:

Nennspannung:	600 V
Höchstgeschwindigkeit:	70 km/h
Achsfolge:	(1Ao)'(1Ao)'(Ao1)'
Wagenkastenlänge:	27.320 mm
Fußbodenhöhe Einstieg:	300 mm
Mittelgang:	350 mm
Eigenmasse:	30.000 kg
Sitzplätze	58
Stehplätze	94
Fahrmotoren:	Drehstrom-Asynchron
Motordauerleistung	100 kW



Tatra-Bahnen nach Rumänien

Ende April verkauften die Magdeburger Verkehrsbetriebe 20 ausgesonderte Tatrawagen an die Verkehrsbetriebe Oradea (Rumänien). Die Wagen stammen aus den Baujahren 1969 bis 1977 und wurden vor der Abreise in einen technisch einwandfreien Zustand versetzt, behielten aber äußerlich den letzten Einsatzzustand mit Magdeburger Nummer und Werbung.
Abgegeben wurden:
T4D: 1021, 1043, 1044, 1046, 1047, 1060, 1082, 1171, 1181, 1188;
B4D: 2005, 2011, 2018, 2021, 2023, 2031, 2041, 2052, 2056, 2070.
Das Bild zeigt die verladenen Straßenbahnzüge auf dem Magdeburger Hafengelände vor der Abfahrt nach Rumänien.

Ditmar Pauke, Magdeburg



Personenzug auf der Döllnitzbahn

Den ersten Personenzug mit Diesellok auf der Döllnitzbahn Oschatz-Mügeln-Kemmlitz konnte man am 9. Mai beobachten: Mit der von der MaloWa-Bahnwerkstatt Klostermannsfeld angemieteten Lok 31 und dem druckluftgebremsten ex-DR-Personenwagen 970 497 war ein Dienstzug zur Inspektion der Bahnübergänge gebildet worden. Dieser Zug kann bei der Döllnitzbahn auch zu Sonderfahrten angemietet werden.

Lutz Steinert, Döbeln

NACHRICHTEN

■ Für die noch ausstehenden Lückenschlüsse im Berliner S-Bahnring liegt ein vorläufiger Terminplan vor: Westend–Jungfernheide Dezember 1995, Jungfernheide–Westhafen (Putlitzstraße) Mai 1996, Gesundbrunnen–Schönhauser Allee und die noch im Süden offene Lücke Treptow–Neukölln Mai 1997. Mit dem Abschnitt Westhafen–Gesundbrunnen wäre ab Mai 1998, neun Jahre nach der Maueröffnung, der Vollring wieder befahrbar. me

■ Die kommunale Aktiengesellschaft AS Oslo Sporveier beging am 4. Juni nicht nur das 100jährige Bestehen der Osloer Straßenbahn mit einem internationalen historischen Wagenkorso, sondern führte auch eine „Kundengarantie" ein. Kern der 12-Punkte-Garantie ist, daß bei einer Verspätung von mehr als 20 min Taxikosten in Höhe von 200 Norwegischen Kronen erstattet werden. ASOS

■ Die DB AG hat einer Familie aus Darmstadt eine Entschädigung von 660 Mark gezahlt, weil sich der Fahrradversand aus dem Urlaubs- zum Heimatort um mehr als zwei Wochen verzögerte. Die Familie besitzt kein Auto und ist im Alltagsverkehr auf die Fahrräder angewiesen. Sie mußte Mieträder nehmen und hatte andere zusätzliche Kosten. me

■ 18 neue Wagen aus dem Waggonbau Bautzen und drei mit Rapsöl betriebene Diesellokomotiven hat die 900-mm-Inselbahn auf Borkum erhalten. Das Land Niedersachsen half mit über zehn Millionen Mark bei der Finanzierung. Die 7,4 km lange Bahn verbindet den Hafen mit dem Zentrum des Badeortes. Eine Fahrt dauert 20 min. merpb

■ Anfang Mai wurde in Halle ein Vertrag zwischen der ICE-Arbeitsgemeinschaft Siemens/AEG und dem Waggonbau Ammendorf unterzeichnet. Danach wird die Ammendorfer DWA-Tochter den kompletten Innenausbau von 70 Mittelwagen der 1. und 2. Klasse für den ICE 2 übernehmen. Der erste Wagen soll im Januar 1996 ausgeliefert werden. me

■ Im „Fäkalien-Prozeß" um die Toilettenentsorgung aus Wagen der DB AG ist der weitere Rechtsweg nach wie vor offen. Kläger Dieter Schwohn, auf dessen Anwesen unterhalb der Hochdonnbrücke bei Rendsburg Fäkalien rieseln, hatte unlängst zum Termin vor dem Oberlandesgericht in Schleswig als Beweismittel eine Plastiktüte mit frisch benutztem Toilettenpapier mitgebracht. Diese konnte er dem Gericht nicht präsentieren, weil es an diesem Tag nicht über Inhalte verhandelte. me



Standseilbahn am Pumpspeicherwerk Edersee

Die Standseilbahn auf den 540 m hohen Peterskopf am Pumpspeicherwerk Waldeck II ist von Haus aus ein Materialaufzug. Um die technisch interessante Anlage dem Publikum zugänglich zu machen, hat die PreussenElektra als Betreiberin des Wasserkraftwerkes 1983 ein Passagierfahrzeug (Bild) beschafft. Die Fahrt führt entlang mächtiger Rohre, durch die bei geringer Stromnachfrage Wasser in Speicherbecken auf den Gipfel gepumpt wird. Bei hohem Strombedarf stürzt es durch den Berg auf die Turbinen (580 MW), die in einer 104 m langen, 34 m breiten und 54 m hohen Höhle stehen.

Johannes Glöckner, Dortmund



La Tortuga

La Tortuga nennt Wolf Vostell die Skulptur, mit der die 52 2751 erneut zu Ehren kommt und an eine auf dem Rücken liegende, totgeweihte Schildkröte erinnern soll. Die Lok lag bereits einmal rücklings auf dem Gelände des Anhalter Bahnhofs in Berlin, bevor sie vor dem Theater der Ruhrgebietsstadt Marl ihre letzte Ruhestätte fand. Nähert man sich dem Denkmal, wird ein Tonband ausgelöst, das vom Einsatz der Lok vor den Vernichtungszügen nach Auschwitz berichtet.

Johannes Glöckner, Dortmund



Plandampf in der Altmark

Nach dem Erscheinen des Beitrags „Osterfeuer über den Schienen" in Heft 5 bleibt noch ein Nachtrag offen: Vom 8. bis 10. April gab es auch in der Altmark mit sieben Dampflokomotiven Plandampf vom Feinsten. Das Bw Salzwedel hatte seine Schuppengleise zur Verfügung gestellt und die Behandlungsanlagen (Kohle, Wasser, Schlackesumpf) reaktiviert. Mit von der Partie auf den von Salzwedel ausgehenden Strecken nach Oebisfelde, Stendal und Dähre sowie Hohenwulsch–Kalbe(Milde) waren die private 52 8154 aus Engelsdorf, die 64 1491 (Bild: in Wallstawe) aus Pasewalk, die 50 3606 aus Oebisfelde sowie die DR-Traditionalisten 91 134 und 50 3545.

B. Habermann, Salzwedel

Kleinstradien-Unimog



Ein unscheinbares Zweiwegefahrzeug stellte die Firma Zweiweg Rosenheim auf der diesjährigen Hannover-Messe vor. Die Spurführungseinrichtungen für die Gleisfahrt des Unimog ermöglichen das Befahren von Bogen mit nur 15 m Radius (Bild).

Ch. Fricke, Hannover



8200: (mBvk+ABv3/4+mBvk),
8400: (mBvk+ABv3/4+ABv5+mBvk);
mBvk: Triebkopf (Drehstrom),
ABv3/4: 1. Kl: 47; 2. Kl: 42,
ABv5: 1. Kl: 23; 2. Kl: 74.

Hochstöckiges aus Holland

Von Talbot in Aachen kommen seit April 1994 zwei Reihen Doppelstocktriebwagen für die NS: Von der Reihe 8200 (Bild: 8201) sollen 34, von der Reihe 8400 sollen 47 Einheiten geliefert werden.

G. van Alphen, NL-Houten

NACHRICHTEN

■ Vom polnischen Bw Wolsztyn werden gegenwärtig werktäglich fünf und an den Wochenenden zwei Dampflokomotiven planmäßig vor Güter- und Reisezügen eingesetzt. Zwei Nahgüterzügen wird ein Personenwagen beigestellt, der von Eisenbahnfreunden benutzt werden kann. Der Fahrpreis beträgt umgerechnet vier Mark. Verkehrstage für Zug 1 sind Mo, Mi und Fr 10.20 Uhr und für Zug 2 Mo-Sa 6.35 ab Wolsztyn. sb

■ Rund 55.000 Güterwagen stehen wegen Überkapazität und aus Altersgründen bundesweit auf Abstellgleisen. 1994 ist die Bahn mit rund 239.000 Güterwagen in die Privatisierung gegangen. Zum Vergleich: 1994 beschafft die Bahn 1450 neue Wagen. me

■ In einer amtlichen Bekanntmachung vom 22. April 1994 sind der Potsdamer Bahnhof, der Wannsee Bahnhof, der Ringbahnhof und der Potsdamer Güterbahnhof „aus der eisenbahntechnischen Planfeststellung entlassen" worden. Weiter heißt es: „Die 5,9 ha große Fläche ist für den oberirdischen Eisenbahnbetrieb nicht mehr erforderlich und verliert mit Bekanntmachung dieser Erklärung ihre Eigenschaft als Bahnanlage". me

■ Unter strahlend blauem Sommerhimmel fand im Mai in Rosenheim ein internationales Schneeräum-Symposium der Maschinenfabrik Beilhack statt. Experten europäischer Bahnen von Norwegen bis zur Türkei besichtigten dabei die neue Hochleistungsschneeschleuder 716 001 aus Meiningen, die als „Lokomotive" die Gesellschaft mühelos in einem Sonderzug mit 120 km/h das Inntal aufwärts beförderte (siehe auch Bildmeldung auf Seite 16). rrr

■ Die Deutsche Bahn AG läßt ihre Bahnstrom-Netzleitstelle von der Firma Siemens erneuern. Mit Hilfe moderner Rechnertechnik wird der Energiebezug sowie dessen Verteilung über das 110-kV-Bahnstromnetz kostengünstig optimiert. Außerdem soll die neue Leitstelle bei Störungen noch besser eingreifen können. Die neue Leitstelle soll bis Ende 1997 fertiggestellt und 1998 einsatzbereit sein. meep

■ Anläßlich der bundesweiten Ozonkampagne „Verkehrte Welt" des World Wide Fund for Nature (WWF), Umweltstiftung Deutschland, erreichten Schüler der Hauptschule Hohenwedel, daß eine ABB-Zweistem-Stadtbahn probeweise von Karlsruhe nach Stade gebracht wurde, um während der Hansetage die Öffentlichkeit von den Vorteilen des ökologisch günstigen Verkehrsmittels in der vom Verkehrsinfarkt bedrängten Stadt zu überzeugen. ABB



Laser leuchtet Tunnel aus

Bei der alle drei Jahre vorgesehenen Regelbegutachtung werden Tunnel bei Scheinwerferlicht in Augenschein genommen, auffällige Stellen mit dem Hammer abgeklopft, zur genaueren Erkundung Bohrkerne entnommen, gelegentlich auch geoelektrische Methoden angewandt. Diese meist subjektive Beurteilung kostet viel Zeit und deckt selten die gesamte Tunnelfläche ab.
Neuerdings gibt es ein Scanner-Verfahren, das mit Laserlicht in zehn Minuten etwa einen Tunnelkilometer flächendeckend abtastet. Die reflektierten Signale werden aufgezeichnet und später im Computer ausgewertet. Der Laser rotiert 8400 mal pro min.
Die englische Network South East hat das erste, rund 1,6 Millionen Mark teure „Tunnel Integrity Survey Vehicle" (Bild) erhalten: Einen Zweiweg-Unimog mit Meßtechnik des Freiburger Unternehmens Spacetec. Die DB will bei Bedarf das Gerät mieten. rrr

Bundesbahn auf Abbruch



Nicht nur als Institution ist die Deutsche Bundesbahn verschwunden, auch das 13stöckige Gebäude ihrer Hauptverwaltung, seit 1953 Sitz von Vorstand und Zentrale, wurde im März/April dem Erdboden gleichgemacht. Nachdem das Gebäude zu zwei Dritteln abgetragen war (Bild), wurde der Rest, wie das erst 1973 bezogene 20stökkige Gebäude der ehemaligen Zentralen Verkaufsleitung, am 24. April mit 130 kg Ammonsalpeter-Sprengstoff vor 3.500 Schaulustigen gesprengt. Die Gesamtkosten für den Abriß beider Hochhäuser liegen bei 6 Millionen Mark.Die 8350 m² große Fläche hat die DB AG für 272 Millionen Mark (33.000,-/m²!) an den niederländischen Pensionsfond PGGM verkauft. mer

Wunder gibt es immer wieder



Nach mehr als 15 Jahren fahren auf der Nebenbahn Rosenheim—Mühldorf wieder Züge. Dazu mußten drei große Brücken weitgehend neu gebaut werden. Eine ist die bei Königswart (Bild). Ihre Erneuerung rief den Denkmalschutz auf den Plan, der die Fachwerkkonstruktion von 1876 erhalten sehen wollte. Als Kompromiß erhielt die Brücke einen Verbundüberbau mit Stahlfachwerk und Betonfahrplatte. Damit ähnelt ihr Erscheinungsbild dem früheren. Die Betonwiderlager der Pfeiler wurden unter erheblichem Aufwand mit Naturstein verkleidet, obwohl die Innbrücke nur schwer zugänglich und außer für Wanderer und Fischer kaum zu sehen ist.
Zu dem Wunder, daß die Strecke nicht stillgelegt, sondern allein die drei Brücken mit 22 Millionen Mark aus dem Verteidigungshaushalt finanziert wurden, hat nicht zuletzt Bayerns verstorbener Ministerpräsident Franz-Joseph Strauß beigetragen. Er war in Rott am Inn „Anlieger". rrr

NACHRICHTEN

- Der Flughafen Düsseldorf wird voraussichtlich bis 1997 einen neuen InterCity-Bahnhof an der Strecke Düsseldorf–Duisburg erhalten. Für den etwa 218 Millionen Mark teuren Bahnhof, der täglich von 36 IC- und EC-Zügen sowie 198 IR-Zügen, RSB und S-Bahnen bedient werden soll, rechnet man mit einem jährlichen Aufkommen von 3,6 Millionen Reisenden. me

- Die DB AG will über eine Abfindung mindestens 17.000 Mitarbeiter verabschieden. Zusammen mit den aus Altersgründen ausscheidenden 18.000 Beschäftigten wären dann Ende 1994 35.000 Stellen gestrichen. Die Abfindung beträgt 5.900 bis 36.000 Mark. 15.000 Mark erhält zusätzlich, wer bis Juli das Unternehmen verläßt. me

- Zeit ihres Bestehens von 1948 bis Ende 1993 hat die Deutsche Bundesbahn bei Volkswagen mehr als 25.000 Straßenfahrzeuge bezogen. Die DB AG setzt diese Tradition fort. lattke

- Ein Kabinenwagen der Berliner Versuchs-Magnetbahn ist im Verkehrsmuseum Nürnberg aufgestellt worden. 1974 hatte Siemens mit den Entwicklungsarbeiten für ein durch wandernde Magnetfelder angetriebenes Fahrzeugsystem begonnen, 1975 entstand die erste Testanlage in Braunschweig, und 1983 war in Berlin auf einem Abschnitt der stillgelegten U 1 ein Probebetrieb aufgenommen worden, der von 1989 bis 1991 öffentlich lief. Danach wurde die Bahn abgebaut. vmn/richter

- Reisende in den USA dürfen vom Mai an auf allen Zügen der nationalen Eisenbahngesellschaft AMTRAK, die weniger als einen Tag unterwegs sind, nicht mehr rauchen. Das Verbot gilt außerdem in den Nachtzügen Los Angeles–Seattle, Chicago–Seattle, Chicago–Los Angeles und Washington–Montreal. me

- Um die DB AG in die Rentabilität zu bringen, sollen bis 1998 rund 75 Milliarden Mark investiert werden. Das sind 15 Milliarden Mark im Jahr. Nach Ostdeutschland fließen allein 10 Milliarden Mark jährlich; die Bahn ist hier damit der größte Investor. me

- Mit Fahrplanwechsel hat die DB AG das getrennte Ost-West-Tarifsystem abgeschafft. Der Kilometer kostet jetzt einheitlich 24 Pfennig in der 2. Klasse. Weil die Qualität der Strecken und Züge in den neuen Ländern noch nicht überall dem Weststandard entspricht, gilt hier ein 30prozentiger Abschlag. me

Die Zillertalbahn

Ein InterCity aus Innsbruck strebt Salzburg zu. Unterwegs hält er eine knappe Minute auf dem Bahnhof der Marktgemeinde Jenbach in Tirol. Sie ist Ausgangspunkt der zahnstangen- und dampfbetriebenen Achenseebahn mit 1000 mm Spurweite. Außerdem beginnt hier die 760-mm-spurige Zillertalbahn. Sie schlängelt sich durch das gleichnamige Tal vorbei an eindrucksvollen Höhenzügen und endet im Ferienort Mayrhofen. Diese Nebenbahn gehört heute zu den modernsten Ausflugsbahnen Österreichs.

Das Zillertal zählt zu den schönsten Seitentälern Tirols. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde es zunehmend Ziel von Feriengästen. Die unbequemen Fuhrwerke indes hemmten die zunehmenden Reisebedürfnisse. Beherzte Zillertaler bemühten sich deshalb im Jahre 1883 um die Einrichtung einer Haltestelle „Zillertal“ (heute Jenbach), die fortan bei Münster-Wiesing den Anschluß an das Eisenbahnnetz der österreichischen Südbahn herstellte.

Um das Zillertal direkt durch die Schiene zu erschließen, fand am 25. November 1892 in Zell am Ziller eine erste Besprechung statt. Rund zweieinhalb Jahre danach wurde der Bau einer Eisenbahn von Jenbach nach Mayrhofen beschlossen. Das in Wien ansässige k.u.k.-Eisenbahnministerium genehmigte eine „schmalspurige Localbahn“ als Privatunternehmen mit 1,2 Millionen Gulden Gesamtkosten, und im Dezember 1899 wurde den Herren Dr. Reiner Raimund, Arzt in Fügen, Franz Prantl, Hotelier in Jenbach und Kaspar Schneider, Landtagsabgeordneter aus Zell am Ziller die „Conzessions-Urkunde“ für Bau und Betrieb der künftigen Zillertalbahn auf die Dauer von 90 Jahren erteilt.

Bald danach begann der Bahnbau. Finanzielle Schwierigkeiten konnten durch Aufnahme von Krediten überwunden und am 20. Dezember 1900 der erste 10,2 km lange Abschnitt von Jenbach nach Fügen eröffnet werden. Vom 24. Februar 1901 an rollten die Züge auf der 6,3 km langen Trasse von Fügen bis Kaltenbach, ab 26. Mai 1901 auch über Kaltenbach hinaus bis nach Erlach (5,9 km). Wenige Wochen später, am 21. Juni 1901, kam der 2 km lange Streckenteil von Erlach bis Zell am Ziller hinzu. Die Gesamtstrecke bis Mayrhofen mit einer Länge von 31,7 km war schließlich vom 31. Juli 1902 an durchgängig befahrbar. Rasch entwickel-



Einer der beiden 1993 in Dienst gestellten Triebwagen VT 5/6 mit zwei älteren Mittelwagen auf Bahnhof Jenbach. Die neuen Triebwagen sind auch mit den VT 3/4 kuppelbar.

te sich entlang der Strecke die Wirtschaft. Die ersten beiden Lokomotiven, die RAIMUND und die ZILLERTAL, die zehn Personenwagen für die zweite und dritte Klasse sowie die 22 Güter- und Postwagen waren den Anforderungen bald nicht mehr gewachsen. Noch 1902 wurde eine dritte Lokomotive beschafft. Der gute Geschäftsverlauf ermöglichte wenig später die Tilgung des Kredites.

Die Dampflokomotiven

Name	ZILLERTAL	TIROL	GERLOS	HOBBY
Nummer	2	3	5	6
Hersteller	Krauss (Linz)	Krauss (Linz)	Krauss (Linz)	Krauss (München)
Bauart	C1´n2t	C1´n2t	C1´h2t	Bn2t
Baujahr	1900	1902	1930	1916
Fabriknummer	4506	4790	1521	7182
bei ZB seit	1900	1902	1930	1973
Leistung (kW)	160	160	183	44
Kesseldruck(bar)	12	13	13	12

Schiene und Straße

Jahr für Jahr versah die Zillertalbahn ihren Dienst mit beachtlichen Transportleistungen. Doch Kriegsauswirkungen und zunehmender Straßenverkehr gingen nicht spurlos vorüber. Rückläufige Beförderungen ließen die Betriebskosten steigen, bis 1965 die Stillegung der Bahn drohte. Da jedoch das Land Tirol und die Zillertaler Gemeinden die Aktienmehrheit erwarben, gelang es, die Bahn zu erhalten. Mehr und mehr wurde der schmale Schienenstrang in den Fremdenverkehr einbezogen.

Ein wichtiger Bestandteil des Personenverkehrs sind seit vielen Jahren die Nostalgiezüge. Im Güterverkehr ermöglichten die 1961 beschafften Rollwagen umfangreiche Transporte für den Bau eines Elektrizitätswerkes. Inzwischen werden in Österreich immer mehr Güter von der Straße auf die Schiene verlagert. Davon profitiert auch die Schmalspurbahn. Sie übernimmt sämtliche Holzabfuhr im Zillertal und befördert derzeit pro Jahr rund 130 000 t Güter.

Am Personenverkehr haben neben den Touristen auch die Berufstätigen und Schüler einen grossen Anteil. Da diese „Berufspendler" kurze Fahrzeiten wünschen, wurden neue Triebwagen für 60 km/h Höchstgeschwindigkeit beschafft, der Fahrplan vertaktet und dem Zugverkehr der ÖBB auf Bahnhof Jenbach angepaßt.



Die Ähnlichkeit mit Straßenbahnfahrzeugen ist unverkennbar: Einst verkehrte diese Triebwageneinheit auf der DB-Strecke Ravensburg–Weingarten.

Die Diesellokomotiven

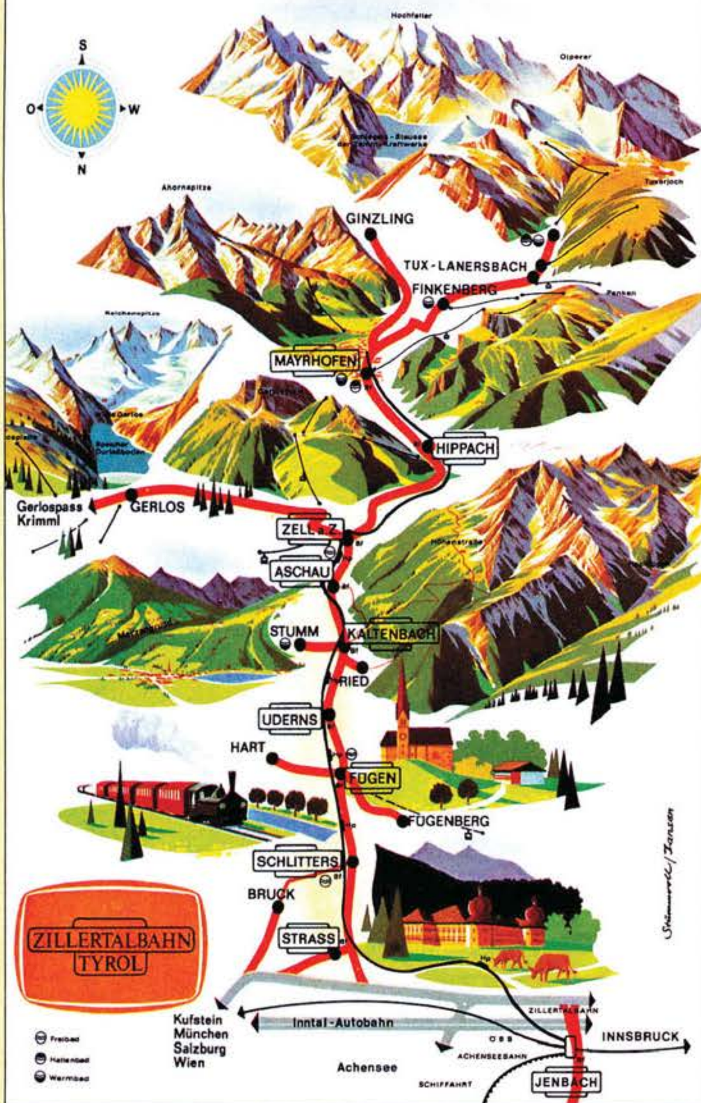
Nummer	Baujahr	bei ZB seit	Hersteller	Leistung (kW)
D 7	1940	1960	Simmering	140
D 8	1967	1967	O & K	600
D 9	1967	1967	O & K	600
D 10	1971	1982	Duro Dakovic	600
D 11	1960	1969	O & K	140
D 12	1958	1969	O & K	140

Außerdem betreiben die Zillertaler Verkehrsbetriebe AG ein grosses Omnibusunternehmen. Züge und Busse rollen im Ein-Stunden-Takt, so daß im Zillertal je Richtung ein halbstündiges Verkehrsangebot besteht. Neben der ausgewogenen Arbeitsteilung zwischen Schiene und Straße sind die Reisezeiten beider Verkehrsträger annähernd gleich: Der Omnibus benötigt 59, der Triebwagenzug 57 Minuten Fahrzeit. 1,1 Millionen Bahnfahrgästen stehen eine Million Busfahrer gegenüber.

Bunter Fahrzeugpark

Der vielfältige Fahrzeugpark der Zillertalbahn weckt besonders das Interesse der Eisenbahnfreunde. Einige Lokomotiven und Wagen von anno 1900 werden noch täglich eingesetzt. Dazu gesellen sich bemerkenswerte Zugänge, wie die Lokomotive 6, die zuvor auf den Gleisen eines Industriebetriebes dampfte. 1964 gelangten ein Triebwagen der Lokalbahn Payersbach–Hirschwang (Raxbahn), 1967 ein Triebwagen von der Rotterdammer „Tramweg Maatschappij" und ein weiterer von der Kreisbahn Osterode–Kreiensen sowie 1969 drei Diesellokomotiven von der Rhein-Sieg-Eisenbahn ins Zillertal.

Schließlich folgten von der stillgelegten Schmalspurbahn Ravensburg–Weingarten (Baden-Württemberg) der heutige Triebwagen 1 (ex DB-Baureihe



ET 195) und 1984 die Neubau-Triebwagen 3 und 4 mit zugehörigen Beiwagen. Zum Jahresbeginn 1993 wurden zwei weitere Neubau-Triebwagen in Dienst gestellt.

Neben den Dampflokomotiven verfügt die Zillertalbahn über 24 Personen-, 3 Gepäck-, 27 Güter- und 40 Rollwagen. Da der Rollwagenverkehr im Vordergrund steht, werden die Güterwagen nur selten genutzt. Den Güterzugdienst übernehmen vorrangig die Diesellokomotiven D 8 bis D 11.

Hobby im Takt

Eine moderne mit Zugfunk ausgerüstete Bahnzentrale, die 1988 in Betrieb genommene Reparaturhalle nebst Bahnbetriebswerk in Jenbach, renovierte Bahnhöfe sowie neue Sicherungstechnik ermöglichen einen rationellen Betriebsablauf. Zu Beginn der 90er Jahre war vorgesehen, den für den Güterverkehr stark genutzten Streckenabschnitt Jenbach–Fügen dreischienig auszubauen, um die Normalspurgüterwagen direkt überführen zu können. Doch die Würfel fielen zugunsten des weiteren Rollwagenbetriebs. Statt dessen folgten 1993 umfangreiche Streckenarbeiten: Im Zusammenhang mit Straßenneubauten wurden einige Trassenteile begradigt.

Trotz der Modernisierung kommen Eisenbahnnostalgie-Liebhaber auf ihre Kosten. Im Sommerhalbjahr verkehrt täglich zweimal die Dampfzuggarnitur, außerhalb der Saison nur einmal am Tag.

Die Triebwagen

Nummer	Baujahr	bei ZB seit	Hersteller	gekuppelt mit
VT 1	1954	1970		BR ET 195 (DB) Mittelwagen
VT 3	1984	1984	BBC/Franz-Knotz KG Wien	VB 2, zwei Mittelwagen
VT 4	1984	1984	BBC/Franz-Knotz KG Wien	VB 4, zwei Mittelwagen
VT 5/6	1993	1993	ABB/Jenbach	VB 3/4 bzw. mit VT 3/4

Obwohl die Strecke von 530 m über NN nur auf 627 m über NN steigt, haben die Lokomotiven hart zu arbeiten, denn am Zughaken hängen wegen des lebhaften Andranges oft bis zu 15 Reisezugwagen, darunter Bufettwagen, Sitzwagen der Holzklasse und auf Wunsch der Faßl-Wagen, ein riesiges Weinfaß mit gemütlichem Innenleben.

Die Fahrzeiten für die Dampfzüge sind mit 90 min länger bemessen als die der Triebwagen.

Außerdem rollt im Sommer jeden Freitag zwischen Mayrhofen und Fügen ein sogenannter Hobbyzug. Für ein Entgelt kann hier jeder selbst die Dampflokomotive führen. Die Betriebsleitung ist bemüht, den Dampfbetrieb auch künftig zu ermöglichen. Allerdings erfordert die Instandhaltung der Lokomotiven hohe Kosten. Die Maschine 1 schied wegen eines schweren Kesselschadens aus, die 2 konnte mit grossen Aufwendungen wieder betriebsfähig aufgearbeitet werden.



Die von Orenstein & Koppel gebaute Diesellokomotive 9 stellt in Jenbach einen Güterzug nach Fulgen zusammen.

Inzwischen konnte die Konzession für die Zillertalbahn um 5 Jahre verlängert werden; sie wäre laut Vertrag am 5. Dezember 1989 erloschen.

Der Bund, das Land Tirol und die Gemeinden wollen die Zillertalbahn auch künftig finanziell stützen. Denn im Nahverkehrskonzept für Tirol hat die Bahn eine dominante Rolle erhalten.

Michael Reimer, Berlin



Lokomotive 6 vor einem Sonderzug im Bahnhof Fügen. Das Streckengleis verläuft dicht an einer Tankstelle vorbei.

Fotos: M. Reimer

Schwarze Lok
mit roten Rädern

BAHN Geschichten

Es war im Jahre 1983. Seit zwei Jahren unheilbar infizierter TT-Bahner, war ich wieder einmal auf einer Tauschbörse, um aus den florierenden „Rentnerimporten“ irgend ein gutes Stück vom VEB Berliner TT-Bahnen zu ergattern. Ein bestimmtes Ziel hatte ich nicht, man mußte nehmen, was gerade „rüberkam“.

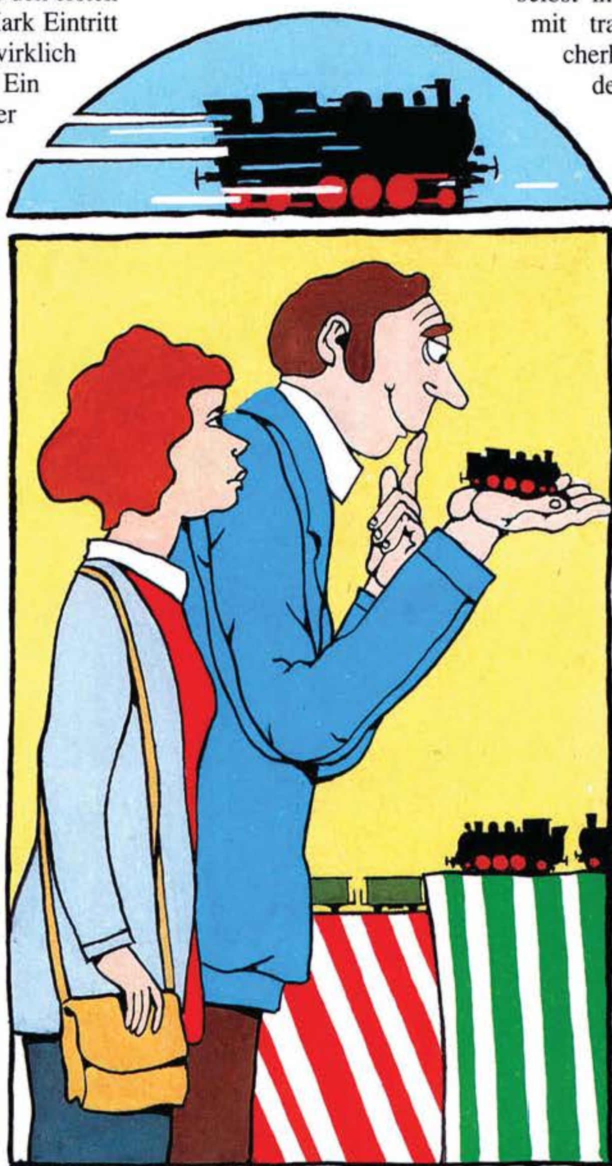
An der Kasse gibt es den ersten Magenkrampf: 6 Mark Eintritt – die nehmen es wirklich von den Ärmsten! Ein kurzer Disput mit der schönsten Frau der Welt, um ihr treuherzig klarzumachen, daß man selbst um den doppelten Eintrittspreis ohne sie keine Entscheidung treffen könne, gar keinen Spaß daran hätte und überhaupt das Hobby seinen Reiz verlöre.

Jeder kennt diese Scheinheiligkeiten, um sich die Kaufzustimmung und die zweite Geldbörse zu sichern.

Schon am vierten Stand sichte ich die bekannte TT-Packung. Nur keine Neugier zeigen! Vielmehr mit desinteressiertem Pokergesicht die Packung in die Hand nehmen – drinnen eine fabrikneue 86 – 60 Mark – angemessen – und ein beiläufiger, doch fragender Augenaufschlag zur lieben Gattin.

„Du hast schon so viele schwarze Loks mit roten Rädern, komm, laß uns schauen, ob es nicht noch etwas hübscheres gibt.”

Das Pokergesicht fällt zusammen, mit versagendem Blick lege ich die 86 zurück. Knack, schon wieder ein Loch im Herzen. Solche Situationen sind die Ursache für eine bei Modelleisenbahnern verbreitete Krankheit. Durch das ständig wiederkehrende Herzbluten entwickelt sich eine chronische Verzichtsanämie, eine Form der Blutarmut, die beim Erkrankten eigenartige Symptome hervorruft. So verfallen sie beim Betrachten einschlägiger Kataloge in tiefe Melancholie. Vor den Schaufenstern von Modellbahngeschäften befällt sie eine lähmige Bewegungsstarre. Sie bekommen feuchte Augen, und häufig zittert der ganze Körper vor innerer Erregung. Magische Kräfte lassen sie selbst in unbekannten Städten mit traumwandlerischer Sicherheit den einzigen Modellbahnladen finden. Heilerfolge sind bislang nicht bekannt; nur durch Zukauf von Modellbahnartikeln läßt sich eine kurzzeitige Besserung erzielen.



Doch zurück zum Tauschmarkt. Ein paar Stände weiter erlebt mein Frauchen mit ungläubigem Staunen, wie ein H0-Bahner für eine Lokomotive ohne zu handeln 400 Mark bezahlt und verzückt seinen Kauf anhimmelt. Wie froh muß sie jetzt sein, daß ich TT fahre. Kurz darauf entdecke ich wieder eine TT-Lok, originalverpackt und äußerlich ohne Tadel. Eine 118. Ich habe zwar schon eine, aber bei 40 Mark kann ich nicht nein sagen. Ohne großes Feilschen geht der Händler auf 35 Mark. Das liebe Weibchen nickt, und mit schnellem Griff gehört die Lok mir. Das war ein Schnäppchen, und das war es schon für heute: Mehr gibt's nicht von TT.

Noch kurz ins Kaffeehaus, und dann nix wie heim. Natürlich gleich an die Bahn, Lok drauf und – fährt nicht. Auf der Börse wieder einmal kein TT-Gleis zum Ausprobieren. Aber es wird nur eine Kleinigkeit sein. Also Daumennagel in die Rasten, Gehäuse runter – dann haut's mich um. Es ist doch da glatt kein Motor drin! Ein schöner Mist. Wie, um alles in der Welt, jetzt (1983 im Westen) an einen Zeuke-Motor kommen? Also Gehäuse wieder drauf und erst einmal weggestellt. Vom Keller hoch, fragt das Weiblein, wie denn die neue Lok läuft. Strahlendes Grinsen – prima, ganz wunderbar, sagenhaftes Geschäft gemacht.

Ein paar Tage später fällt mir ein, daß ich auf einer früheren Börse drei kleine Bühler-Motoren gekauft habe, Stück 2 Mark – nur so. Das könnte vielleicht gehen. Beim Test mit der Fingerbremse ziehen die Motoren enorm an. Da das allerliebste Frauchen beim Friseur ist, geht's gleich ans Werk. Unter dem Druck, sich wegen eigener Dummheit zu rehabilitieren, werden wahrscheinlich die größten Leistungen erbracht. Nach einer guten Stunde messen, Halterung abfräsen und anpassen sitzt der Motor wie werkseitig gemacht.

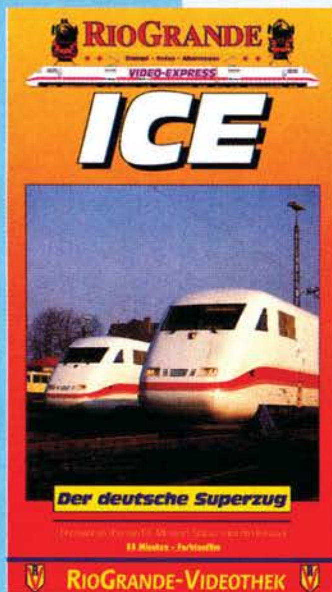
Die Bodenbefestigung mit doppelseitigem Klebeband hält heute noch. Mein erster Zwangs-Umbau. Alles gerettet, die Lok läuft phantastisch.

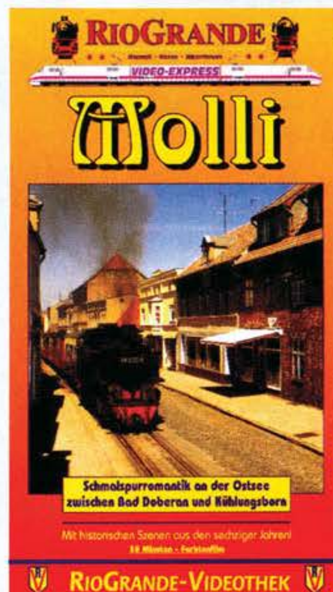
Das allerbeste Weibchen hätte nie von meinem Reinfall erfahren, wäre da nicht die männliche Eitelkeit, der Liebsten zu zeigen, was man doch für ein toller Kerl sei.

Irgendwann konnte ich es nicht mehr für mich behalten, erzählte ihr die Pleite und präsentierte voller Stolz den Umbau. Doch statt anbetender Bewunderung die ernüchternde Feststellung: „Du läßt dir auch alles andrehen, Hauptsache, eine neue Lokomotive.

Und wo hast du denn überhaupt den Motor her??“

Roland Schlapp, Elsenfeld



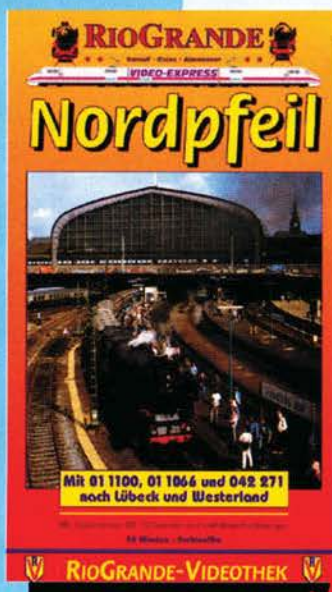


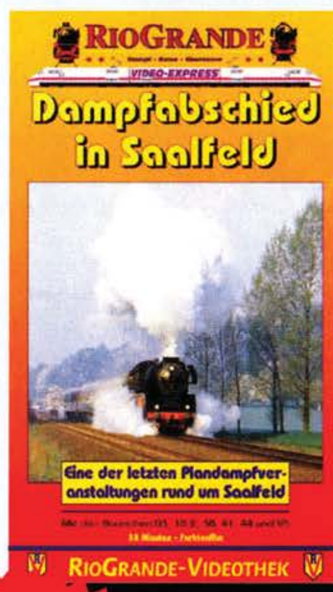


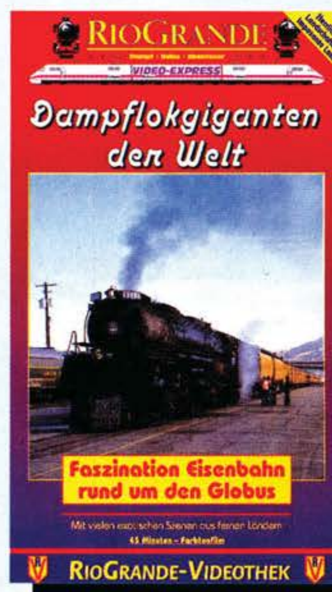
ICE
Der deutsche Superzug
55 min
DM **29,95**/öS **270,–**/
sFr **29,95**
Best.-Nr. **72020**

Molli · Bad Doberan–Kühlungsborn West
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72042**

Damp-Jumbos auf großer Fahrt
55 min
DM **29,95**/öS **270,–**/
sFr **29,95**
Best.-Nr. **72001**







Nordpfeil · Nach Lübeck und Westerland
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72039**

Dampfabschied in Saalfeld
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72061**

Dampflokgiganten der Welt
45 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72093**

trans press

NEU IM ANGEBOT

Erstklassige Qualität und günstige Preise – die herausragenden Markenzeichen der RIO GRANDE-Eisenbahn-Videos!
Ab sofort bietet Ihnen transpress über 100 Videos aus dem großen RIO GRANDE Programm – und natürlich aktuell die Neuheiten des Jahres 1994!
Bestellen Sie jetzt Ihre Lieblings-Videos – der überzeugende professionelle Standard und die besondere inhaltliche Konzeption werden auch Sie begeistern!

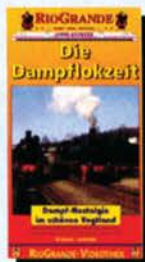
Überzeugendes Preis-Leistungs-Verhältnis!

Wir können Ihnen hier nur eine kleine Auswahl aus dem erfolgreichen Video-Programm zeigen – fordern Sie daher noch heute unseren Gesamtprospekt an!
Exclusiv für Sie – alle Videos sind bisher noch nie im Fernsehen gezeigt worden!
Große und kleine Eisenbahn-Fans sind begeistert von den RIO GRANDE-Videos!
Nutzen auch Sie die günstigen Preise und die sagenhafte Auswahl für Ihr Hobby und Ihre private Eisenbahn-Videothek.

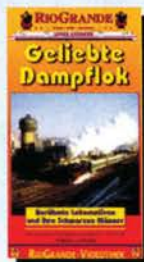
Super-Qualität – je ca. 55 Min. Laufzeit!



150 Jahre erste Fernbahn in Deutschland
58 min
DM **29,95**/öS **270,–**/
sFr **29,95**
Best.-Nr. **72002**



Die Dampflokzeit
... im Vogtland
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72005**



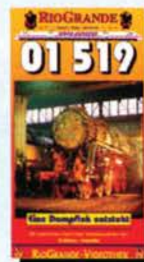
Geliebte Dampflok
... und ihre Schwarzen
53 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72008**



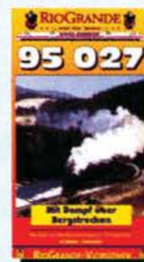
Wintermärchen Dampf im Erzgebirge
53 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72011**



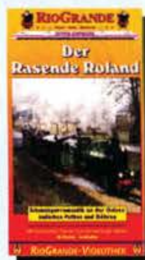
Donald Duck auf Schienen
Lufthansa-Airport-Expreß
50 min
DM **29,95**/öS **270,–**/
sFr **29,95**
Best.-Nr. **72021**



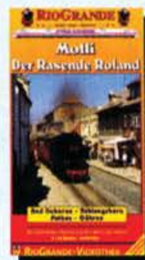
01 519
Eine Dampflok entsteht
90 min
DM **58,–**/öS **529,–**/
sFr **58,–**
Best.-Nr. **72022**



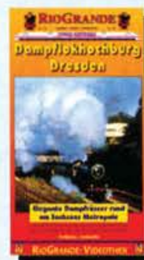
95 027 · Mit Dampf über Bergstrecken
58 min
DM **59,90**/öS **539,–**/
sFr **59,90**
Best.-Nr. **72036**



Der Rasende Roland
Putbus–Göhren
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72043**



Molli + Der Rasende Roland
2 × 58 min
DM **59,90**/öS **539,–**/
sFr **59,90**
Best.-Nr. **72044**



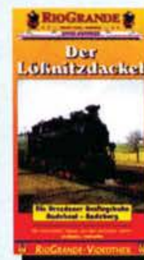
Dampflokhochburg Dresden
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72046**



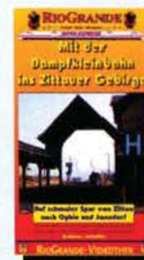
Endstation Aue + Eine Dampflok kehrt heim
2 × 58 min
DM **59,90**/öS **539,–**/
sFr **59,90**
Best.-Nr. **72049**



Die Fichtelbergbahn
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72051**



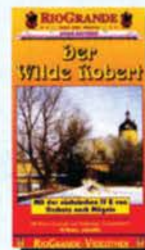
Der Lößnitzdackel
Radebeul–Radeburg
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72052**



Mit der Dampfkleinbahn ins Zittauer Gebirge
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72053**



Zittauer Gebirge + Lößnitzdackel
2 × 58 min
DM **59,90**/öS **539,–**/
sFr **59,90**
Best.-Nr. **72054**



„Der Wilde Robert"
Oschatz–Mügeln
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72056**



„Der Wilde Robert" + „'S Bimmelbahnel"
2 × 58 min
DM **59,90**/öS **539,–**/
sFr **59,90**
Best.-Nr. **72057**



Dampfspektakel im Thüringer Wald
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72060**



Winterdampf im Thüringer Wald
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72062**



Die Selketalbahn
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72070**



Die Harzquerbahn
Nordhausen–Wernigerode
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72071**

EISENBAHN-VIDEOS



Eine Dampflok entsteht
Der Wiederaufbau eines Dampfrosses
55 min
DM **29,95**/öS **270,–**/
sFr **29,95**
Best.-Nr. **72000**

Zauber der Dampflok
Dampf-Nostalgie im Saaletal
38 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72006**

Schnellzugdampfloks in Aktion
55 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72015**

Volldampf im Dreivierteltakt
Die legendäre Baureihe 44
55 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72027**

Dampfwolken über der Lausitz
50 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72045**

Dampflokwinter im Erzgebirge
53 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72050**

Volldampf auf der Alb
25 Jahre Eisenbahnfreunde Zollernbahn
55 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72074**

Das Öchsle
Warthausen–Ochsenhausen
55 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72075**

Anden-Expreß
Dampf-Abenteuer in Patagonien
50 min
DM **29,95**/öS **270,–**/
sFr **29,95**
Best.-Nr. **72082**

Mit dem Challenger durch die Rocky Mountains
55 min
DM **59,90**/öS **539,–**/
sFr **59,90**
Best.-Nr. **72084**

Lissabons Tramveteranen
53 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72092**

Mit der Dampfkleinbahn durch den Harz
58 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72096**

Rocky Mountain Expreß
55 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72097**

Glacier-Expreß
55 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72098**

Bernina-Expreß
55 min
DM **39,90**/öS **359,–**/
sFr **39,90**
Best.-Nr. **72099**

Erhältlich überall im Buch- und Bahnhofsbuchhandel
oder senden Sie Ihre Bestellung an
Motorbuch-Versand · Postfach 10 37 43 · 70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 22 / ab 16.00 Uhr (07 11) 2 10 80-0
Lieferbedingungen: Die gelieferten Videos bleiben bis zur endgültigen Bezahlung unser Eigentum. Versandkostenanteil Inland DM 5,– / ab Bestellwert DM 150,– porto- und verpackungsfrei / europ. Ausland DM 12,– (nur Nachnahme). Rücknahme und Umtausch sind ausgeschlossen.

Anzahl	Bestell-Nr.	Kurztitel	Preis

ME 7/94

Name ______________________

Kunden-Nr. ______________________

Straße ______________________

PLZ/Ort ______________________

GÜTERSCHUPPEN

ANZEIGENSCHLUSS FÜR DIE NÄCHSTERREICHBARE AUSGABE HEFT 8/94 IST AM 11. JULI 1994

AUSGABE JULI 1994

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

Biete

Verk. 1001 Wiking, Herpa, Rietze, Brekina, Albedo usw. Bildliste "H0" DM 2,- Rückp. N. Schumm, Graf-Otto-Str. 31, 37154 Northeim

TT-Betonmasten versch. Ausführ. ab DM 4,85; Baus. ab DM 2,75. V36 DR grau, DM 65,-. DDm DM 44,-, Zubeh. neu v. Noch, Busch, Brawa u.v.m. ab DM 0,50. Zeitschr.-Kataloge ab DM 0,20. Listen gg. DM 2,- b. S. Neumann, Bergstr. 23, 06774 Söllichau

Für Schmalspurfreunde: Hefte - Bilder - Zeichnungen von alten Kleinbahnen, Loks, Wagen u.v.m. Infos anf. Tel. 03381/300752 H

Über 5 Jahre
Ihre Zugbegleiter
Inh. Sigrid Erspenmüller
Regierungsstraße 565
84028 Landshut
Tel. 08 71/2 45 84
Fax 08 71/2 17 12

Aus unserem Angebot:

Märklin 5160	St.	2,35
Roco 46251	St.	30,95
Flm 5246	St.	39,90

Sonderangebote kein portofreier Versand

Preisliste anfordern für DM 5,90

Roco Loks original verpackt und noch nicht aufgerüstet. Liste gegen Freiumschlag. (H0) M. Graf, Fontanestr. 83, 16761 Hennigsdorf

Modul H0 2L-Anl. 3 Bfs, 1 Überwg. u. Streck.-Mod. m. Rollmaterial u. viel Zubehör, PR VS. Oberlein, Sandkamp 29, 29308 Winsen, Tel. 05143/1502

Verkaufe

1 Satz LGB-Depeschen von Nr. 1 an bis Nr. 76 en bloc: DM 1000,-. Alle Hefte neuwertig. Alte Pola-LGB, REA und Lionel-Kataloge. Ein Satz Spur-Zwei-Nachrichten. Raymond Bachmann, Adlerweg 70B, CH-4900 Langenthal, Tel.CH-0041/63/233604

Wiking 600/4, 610/13, 620/14. 1a Zustand. Angebote an: D. Guder, Th.-Neubauer-Str. 10A, 99510 Apolda

Haus der 1000 Lokomotiven
frei sichtbar in Vitrinen
eigenes Modellbaumuseum
erstklassige Auswahl und Beratung
LGB – Großstation mit Schauanlage
Amerikanische Modell H0 + N
Preise auf gezielte Anfragen und Rückporto
Schnellversand mit UPS
Modellbahnhaus Rocktäschel
W-94161 Ruderting
Tel. 08509/2036 · Montag geschlossen

Elektr. Zugschlußlampe der DR, DM 60,-; DV 938 Teilheft Dampftriebfahrzeuge Ausg. 1974, DM 30,-. Tel. 040/5516781

TT-Schiebewandwagen Typ Hbis DB + SBB, je 33,50; Wagenkästen bedruckt, 23,-; VT 13724x-Plastteilesatz mit Getriebe, 152,-; DB VT 36.5 Komplettbausatz, 378,-; Versandkosten Inland 6,-. Jeike, Rüselstraße 10 h, 45143 Essen, Ausstellung & Verkauf nur Ehrenzellerstraße 48 H

Fleischm. So.-Modell, P8 + T31,5 (38 3865), ladenneu, für DM 275,-; Roco E32, DM 145,-. Tel. 0711/413167

Verk. Roco 43007, 43023, 43048, 43230, 43427, 43534, 43631, 43640, 43658, 43658.2. Tel. 030/5535529

Verk. Piko-N-Gleismat. + Zub. M. Naundorf, Regensburger Str. 5, 06132 Halle. Tel. 0345/7758508

TT-Modellbahner aufgepaßt
Loks, Wagen, Schienen, Weichen und vieles mehr. Fordern Sie Liste mit DM 1,– in Briefmarken an.
Haible KG · Postfach 1607 · 89206 Neu-Ulm

Spur 0 Biller BR55 DM 280,-; Riv. "Reno" o. M. DM 160,-; "Indian-Harberbelt" m. M. DM 280,-; US-Diesell. 4achs. o. M. "Union Pacific" DM 80,-; Teilesatz m. Panthogr. E94, DM 400,-; od. Tausch gegen H0. Tel. 02163/2481

Z-Miniclub Bastelteile Lok-Gehäuse, Hausteile, Motoren, Zahnräder, Autos, Radsätze, DM 50,-. Tel. 030/4115800

Trix Express.
Löse meine Anlage auf. Überwiegend neu. Tel. 0661/34605

Biete: Modelleisenbahner, Jahrg. 1965 bis 1989, nur komplett. Sültz, Steinweg 18A, 14532 Kleinmachnow

Verkaufe EK Video-Kass. Nr. 64, 74 und 77, je Stück DM 30,- per Nachnahme. H. Krinke, Gutenbergstr. 46, 02763 Zittau

KAUFE JEDE MODELLEISENBAHN MODELLAUTOS/ALTES SPIELZEUG

Sonderangebote u.a. aus Großhandelsauflösung

TT	**ROKAL** BR 24	nur	149,95
	ROKAL BR 03 oder T 3	nur	249,95
	TT-Club BR 106 oder **TT-Club** V 60	nur	164,95
	BR **E 250**	nur	89,95
	BR **E 211** oder BR **E 242**	nur	59,95
	BR **E 70**	nur	179,95
	BR **01**	nur	194,95
	Reko-**Mitropawagen**	nur	14,95
	D-Zug-**Mitropawagen**	nur	9,99
	4 Tschechische **Wagenbausätze** (versch.)	nur	39,95
	Bogenweichenpaar, el.	nur	17,95
	Doppelkreuzungsweiche, el.	nur	14,95
	Entkuppler, el.	nur	7,95
	Weiche rechts, el.	nur	9,95
	Weiche links, el.	nur	13,95
	Handweichenpaar	nur	11,95
	10 **Kupplungen** oder Beutel Trennstifte	nur	2,95
	Traktor mit Hänger (inkl. Versand)	nur	34,95
	2 Gabelstapler (inkl. Versand)	nur	34,95
	3 Busse oder 3 Lkw TT	nur	9,99
	Form-**Vorsignal**	nur	10,00
	Gleissperrsignal	nur	10,00
	Form-Abdrücksignal	nur	10,00
	5 Tastenpulte	nur	19,95
	Lichttrafo Z 1 25 VA für Zubehör	nur	29,95
H0m	**Spreewaldbahn Personenzug**	nur	199,95
	Spreewaldbahn Güterzug	nur	179,95
H0	**Piko** BR 01	nur	94,95
	BR 01 **GRÜN**		299,95
	BR 38 mit Windleitblechen	nur	119,95
	BR 95	nur	109,95
	Saxonia	nur	169,95
	4x 4achs. Reko-Modernisierungswagen	nur	69,95
	4 Lichtsignale	nur	39,95
	100 gerade oder gebogene Schienen	nur	49,95
	Lichttrafo Z 1 25 VA für Zubehör	nur	29,95
	10 einarmige Lampen	nur	29,95
	Warnblinkanlage	nur	19,95
	Russ. B0 w + 2 Wagen	nur	109,95
	Roco BR 74	nur	149,99
	Max Liebermann	nur	249,99
	Rivarossi BR 59	nur	449,99

Bestellungen, Angebote, Anfragen, Angebotslisten an
MICHAS BAHNHOF · AM TAUENTZIEN
NÜRNBERGER STR. 21 · 10789 BERLIN (30), ab 14 h
Telefon 030/2186611 · Fax 030/2182646

Verk. in H0 Loks, Wagensets Ep.2 LGB: Loks, Rollend. Material usw. Liste gegen DM 2,- Rückporto. Karl Willert, Ritterstraße 21, 08289 Schneeberg

Märklin-Vitrinenmodelle (nur E-Loks) zu verkaufen. Zuschriften an: Joachim Woisetschläger, Flutmuldenweg 3, 84032 Altdorf/Landshut

WERNER KRATZ MODELLBAHNEN
Viktoriastraße 6 · 56068 Koblenz
Telefon 0261/18627 · Fax 18690

– Systemumstellungen
– Faulhaber-Motorisierungen in N + H0

Unterlagen gegen DM 4,- Porto.

TT - 50 Loks, ca. 600 Wagen, Gleis, Oberleitung + Signale, Altes + Neues - unbenutzt - kein Rokal - Liste gg. frank. Rückumschl. (DM 2,- Porto) bei: N. Bank, In der Flecht 17, 50389 Wesseling

DR Eisenbahnauszeichnungen, H0-zweiteiliger Triebwagen DSB (rot) - neu, DM 80,-; Gützold BN150, für DM 30,-; Indianer aus DDR-Prod., Stück DM 2,-. R. Wolter, S.-Allende-Str. 5, 18147 Rostock

bitte weitersagen: im modelleisenbahner erscheinen ab sofort unsere wichtigen und informativen, unsere rundum erfreulichen kleinanzeigen! **der bahnladen** H

SCHOLZ

CLICHYSTRASSE 8 • D-89518 HEIDENHEIM
TEL. (0 73 21) 4 16 44 · FAX (0 73 21) 4 85 02
IHR FACHGESCHÄFT FÜR MODELLEISENBAHNEN

Wir bieten u. a.:

KATO	307072 ET 25 DRG (rot/creme)	DM 389,-
KATO	307071 desgl. DB (rot)	DM 389,-
KATO	30701 SVT 877 DRG (creme/violett)	DM 279,-
RIVAROSSI	1389 Dampflok BR 77.1 DRG	DM 337,-
TRIX-Int. DRG-Zug, Glaskasten + 3 Pers. Wg. + 1x Bierwg. (23708-10 + 23523)		DM 269,-

Weichenmotoren, 8x Bemo, 3x Brawa, fast neu, DM 165,- oder Tausch geg. Roco 10030 bzw. 40293. Jürgen Grosser, Weißenstädter Str. 27, 95158 Kirchenlamitz

Betriebsbücher und Lokschilder abzugeben. Liste gegen DM 1,- von Roger Noll, Genkeler Weg 2, 51709 Marienheide-Börlinghausen

Monika Zaade
Modellbahnelektronik
Postfach 4912 in 38039 Braunschweig
Tel. 05 31 / 79 04 98 **Fax 05 31 / 79 95 76**

Elektronikbausätze
Digitaltechnik
Steuerungstechnik
Bauteile
Reparaturen und Umbauten

Oberleitungsmastenset H0 oder N
5 x kurzer Ausleger ★ 5 x langer Ausleger
5 x Fahrdrähte 2/1 ★ 5 x Fahrdrähte 1/1 **je 30,-**

H0-Quertragwerkset
4 Turmmasten ★ 8 Fahrdrahthalter
2 Zubehörsätze ★ 8 Drähte á 350 mm **23,-**

H0-Zubehörset
5 Zubehörsätze (Spannwerke, Gewichte, Isolatoren, Tragarme und Trenner) 25 Y-Beiseile, 10 Drähte á 350 mm **30,-**

LED-Konstantstromquelle 3 - 30 V
Zum Betrieb einer LED an 3 - 30 V Gleichspannung mit gleichbleibender Helligkeit. Strom ca. 15 mA. Platinenmaße: L x B x H = 29 x 12 x 9 mm. **2,25**

Digital-Decoder WD 83 BS
Decoderbaustein für Magnetartikel in Märklin-Digitalanlagen, kompatibel zum Decoder K 83. Für 4 Weichen / Signale bzw. 8 Entkuppler. Codierung mittels DIP-Schalter. Stromversorgung 14-16 V AC. Maße 53 x 100 mm
Märklin - Digital - eingetragenes Warenzeichen der Fa. Märklin
Bausatz 46,95
Fertigbaustein 63,95

Gartenbahnzeit !
Anfahr - Brems - Baustein für Großbahnen Spur 0 - II m + LGB (Gleichstrom).
Der Anfahr- und Bremsweg ist stufenlos einstellbar. Für beidseitigen Halt muß zusätzlich ein Gleichrichter B40 C3200 geschaltet werden. Stromversorgung aus der Fahrspannung.
Fertigbaustein 39,90

Lieferung Inland : Vorkasse oder Nachnahme zzgl. DM 6,- Versandpauschale.
Ab DM 150,- spesenfrei. Unsere Liste erhalten sie gegen DM 3,- in Briefmarken. 07/94

Modell-Großbahnen -Station Hardenberg-
LGB ®
LGB-Spezialgeschäft mit Versand
Siegfriedstr. 1 · 12051 Berlin · Nähe U- und S-Bahn Neukölln
Tel. 030/625 52 14 · Fax 030/626 81 56
Di.–Fr. 9–18 Uhr · Sa. 9–13 Uhr · Mo. geschlossen
Neu
Filiale Fürstenwalde/Süd
IIm (LGB) + H0 + H0m/H0e + TT + N
Modellbahnzubehör/Bastlerhölzer
Breite Str. 17 · (bei G. Zeuschner) · 15517 Fürstenwalde
Tel. 0 33 61/40 59 · Di. + Fr. 14 – 18 Uhr · Sa. 9 – 13 Uhr

NEU
VOLLMER® - Katalog 94/95
Architektur in Miniatur auf 174 Seiten
99 Preise warten auf ihre Gewinner im Gewinnspiel
VOLLMER GmbH, Porschestr. 25, 70409 Stuttgart
NEU

Preiswerte Modellbahntechnik in Riesenauswahl

MAX ENGEL

MODELLBAHNHOF OSTSTEINBEK

2000 Oststeinbek · Im Hegen 4 · Tel.: 040/712 00 64
hinter Wertkauf – bei den Eisenbahnwagen – Eigene Parkplätze
Autobahnabfahrt Hamburg-Öjendorf

geöffnet: Mo.–Fr. 9.00–18.00 Uhr, Sa. 9.00–13.00 Uhr

Limit. Aufl. Pol. Fahrz. d. 50er J., Isetta, DB 17or, DKW-Laster, Brezel-Käfer, DM 50,-. Dierks, Grabenkamp 11, 38539 Müden/Aller, 05375/1766

Verkaufe Bahnsteuerung mit Trafo, 12 Regler, Gleichstr., 72x Blocküberwachung, Rückmeldung auf Stellpult 1,8x0,6 m. Auch für Clubanlg. geeignet. VB 2400 DM. E. Ziesemer, Sottrum, Tel. 04264/2936

Alte Dampf-Eisenbahnen 1920 - 1959, Video Gratis-Prospekt von: Fleischmann-Film, 84028 Landshut, Altstadt 90, ME

Verkaufe "Der Modelleisenbahner" 10/66 - 12/89 komplett. Preis VB. Eggert, Kantstr. 10, 15517 Fürstenwalde, Tel. 03361/50384

Modellbahnversand Klaus
PF 512601, 01315 Dresden
Auhagen-Bausätze komplettesSortiment

Märklin H0 Sonderangebot

6035 dig.	control 80 (Univ.-Fahrgerät)	nur	109,00 DM
6027 dig.	central unit	nur	109,00 DM
3074 dig.	BR 216 DB	nur	199,00 DM
3032 dig.	BR 81 DB	nur	199,00 DM
3896 dig.	BR 86 DB	nur	179,00 DM
4740	Niederflurwagen	nur	59,00 DM
4741	Niederflurwagen (Zwischenw.)	nur	49,00 DM
4842	Niederflurwagen mit LKW	nur	69,00 DM
4617	Tiefladewagen mit Trafo	nur	39,00 DM

Roco H0 Sonderangebot

43191	Straßenbahn (Alpia)	nur	144,00 DM
43244	BR 42 DB	nur	259,00 DM

Versandkosten 1,00 DM + NN-Portokosten

Verkaufe Rokal TT Modelleisenbahn, sowie Zeuke und BTTB, mit vielen Raritäten, Liste gegen 2,- DM Rückporto, von Bernhard Schwinn, in 10717 Berlin, Holsteinsche Straße 26. Tel. 030/877568

Verkaufe: Flm. 132101-7, für DM 100,-; Verbeck Einachsenantrieb für ETA 177, DM 75,-; Bausatz ETA 177, angefangen, DM 35,-; Bausatz T3 mit Schlepptender (Röwa-Klein), DM 45,-; Verbeck Faulhaberantrieb für alte Flm.01, DM 75,-; Flm 01 Fahrwerk von Lok, DM 45,-; 8x10 Stück Reedrelais 24 Volt 1x Ein 1 Amper je 10 auf Platine, DM 60,-. Telefon nach 19 Uhr: 061026385 Wolfraum

Werbedrucksachen · Baumwolltaschen
Feuerzeuge · Kugelschreiber
Aufkleber auf Folie für Modellbauer und Modellbahner
Drucksachen aller Art.

H. Vöhringer · Werbedruck
Tulpenweg 12 · 89264 Weißenhorn
Tel. 0 73 09 / 51 67 · Fax 0 73 09 / 56 26

Verk. div. Bücher, Zeitschriften, H0-Verz. Wagen u. KFZ. Bei Int. Liste anford. u. 1,00 in Briefmarken od. Rückantw.-Briefk. St. Otto, Dudweiler Str. 24, 04318 Leipzig

LGB-Anlage, 1 Lok, 5 Wagen, Geräusch, Dampf, Zubehör, Oval, Ausweichgleis, Katalogwert DM 800,-. Angebote an Schuster, Str. der Einheit 16, 07987 Mohlsdorf

Verk. Baumaschinen, Traktoren, Kräne von Conrad, Ertl, NZG, GUS, Cursor, Gescha M 1:50, 43, usw. Bildliste DM 2,- Rückp. N. Schumm, Graf-Otto-Str. 31, 37154 Northeim

Brekina, Herpa, Rietze, Wiking ca. 1000 Modelle der letzten Jahre. Liste gegen DM 3,- in Briefmarken von K. Wenders, Postf. 3223, 52119 Herzogenrath

Schon ab 3,– können Sie eine sensationell naturgetreue, lebhafte Z-Stadt-Straßenkreuzung bauen (auch für N, H0 u. and.). Anregende Farbabbildung, erstaunliches Angebot und Info gratis

Verlag Vetter · 64342 Seeheim · Abt. ME 4
Telefon 0 62 57 / 87 42 · Fax 0 62 57 / 8 63 76

Merkur-Gleisbettung bis zu 25% billiger zu verkaufen für Roco, Bemo, Märklin usw. Günstige Kibri-Baus. zu verkaufen. Angebot: Nr. 10124 + 10142 für DM 42,50. Liste gegen DM 2,- im Freiumschlag. B. Geier, Dorfstr. 8, 87746 Erkheim

Kataloge Fleischmann 65 - 71, **Faller** 64 + 69, geg. Gebot. Schellin, Juistweg 41, 33334 Gütersloh

Eisenbahnverkehrskarte der DDR Ausg. 1981, Maßstab 1:500000 s/w, plano 84x119 cm, DM 35,-. D. Lehmann, Tel./Fax 030/6637959

Dampflokomotiven zu verkaufen!

Normal- und Breitspur, aus ***Rußland und GUS-Republiken,*** betriebsfähig (nach russischen Normen) oder nicht betriebsfähig, verschiedene Baureihen, auch deutsche Bauarten. Lieferung frei deutsche Grenze. Besichtigung kurzfristig möglich. Anfragen an:

Rail Tours-Mochel Reisen GmbH
D-77933 Lahr/Schwarzwald
Georg-Vogel-Straße 2
Tel. (0 78 21) 4 30 37 · Fax (0 78 21) 4 29 98

unsere neuen **postkarten** für 1994 sind da! unser **bahnladen-kalender 1995** ist da! zu haben in guten fachgeschäften und bahnhofsbuchhandlungen! oder direkt bei uns: **der bahnladen** schleißheimer str. 90, 80797 münchen H

DB-Signale GdED Leitfaden 1972, PolizeiVo + Betriebs-Vo, Kruppsche Eisenbahnen 1907, Genehmigungs- + Prüfbücher Dampfkessel, Krupp Werksloks 1918-1967, Kataloge Gleichstrombahnen ab 1964. Tel. 02224/10715

1. Berliner LGB-Markt

Inh. B. Kreutlein
Öffnungszeiten Mo.-Fr. 9[00] - 13[00] und 15[00] - 18[00], Sa. 9[00] - 13[00]

Über 1000 Ersatzteile von LGB am Lager!

LGB 20670 Reinigungslok 635,– DM

Gleise für LGB bis 4 m Länge! Kreise bis 4,2 m Ø.
Versand auf Rechnung. Preisliste 50 Seiten 6,– DM.
Sehr günstige Preise Pola, Preiser, Salota Mehrzugsteuerung.
Großauswahl führender Hersteller für LGB Eisenbahnen.

Holzhauser Straße 59 · 13509 Berlin
(Autobahnausfahrt Holzhauser Straße)
Telefon + Fax 0 30 / 4 32 37 01

Historische Eisenbahnkarte Deutschland 1910 (Rarität) Farbkopien DIN A1 zum Preis von DM 90,- + Versandkosten. Anfragen an: Tel. 0741/22577, Fax 0741/41997

Märklin Magazin 1980-93 kompl. mit 125-Jahr-Heft für DM 200,-. Tel. 0821/529977

Verkaufe "EM" 1/84 - 12/93, je Jahrgang DM 20,- + Porto; "Modelleisenbahner", 7/91 - 12/93, DM 30,- ges. + Porto. Hans-J. Weinert, Rhönstr. 30, 61381 Friedrichsdorf

Roco E191 DB Artikel 43428 DM 100,-. M. Hanisch, Hildebrandstr. 35, 31135 Hildesheim, Tel. 05121/510690

Sammlervitrinen
aus Aluminium für den Modelleisenbahner
staubdicht, abschließbar, in vielen Farben
R. Reckermann · Im Grund 2a · 79793 Wutöschingen
Telefon 0 77 46 / 29 77

Märklin Nr. 3462, 4857, 4858, 4859, 4860, 4861, 3308, 7286. Angebote an D. Guder, Theo-Neubauer-Str. 10A, 99510 Apolda, Tel. 03644/3128

BR55 H0, silber o. antr. abzug. Kopperschläger, Schenkendorfstr. 5, 04275 Leipzig

Signalflügel (DM 110,-), Wartezeichen (DM 80,-) abzugeben. Tel. 02383/5408

Spur 0 - Fabrikneue Framus-Bausätze. Loks + Waggons. Steinhart, Tel. 07308/6242

Verkaufe aus Digital-Umbauten Märklinrelais, Stück DM 5,-; Electronicrelais Stück DM 20,- und Anker, Feldmagnete je DM 5,-. H. Seeligmann, Seegefelder Str. 47, 13583 Berlin

DDR STRASSENFAHRZEUGE ALS MODELLE

Trabant 601 "Taxi"	DM 6,90
Lada 2105 "Autobahnpolizei"	DM 13,90
Ikarus 31 Bus "Meißner Stadtrundfahrten"	DM 16,72
Ikarus 55 Bus (zweifarbig)	DM 12,72
Ikarus 66 Bus "Nationale Volksarmee"	DM 13,90
Straßenbahnen – Lowa und Tatra –	ab DM 23,78
... fast alle Volvos "35 Jahre Deutrans"	ab DM 22,00

... u.v.a. 1:87 Modellfahrzeugraritäten aus Osteuropa ...

Modellautovertrieb T·H·O·R
Rudolf-Breitscheid-Straße 47
16816 Neuruppin
Telefon/Fax 0 33 91 / 39 78 84

KATALOG GEGEN DM 3,50 ANFORDERN

H0e-Fan, Tausch, An- u. Verkauf von H0e-Loks, Wagen u. Ersatzteilen, Rollwagen, Liste gg. Rückporto. Radlegger. Tel. 089/2718967

Verkaufe TT 7 Loks, 60 Wagen, 250 Schienen, Weichen, Zubehör, gebraucht, DM 400,-. Münchehofe, Tel. 03342/200670

Verkaufe H0-Loks DB BR01 Li, BR23 Ro, BR65 Fl, BR55 Fl, BR01 Fl, BR18 Ro, V60 Ro, DR6 BR95 Li, BR18 Li, BR42 Li, BR38 Tr, BR54 Tr, BR39 Riv, BR38 Li, V20 Lima und div. Reisezugwagen. Preise nach Vereinb. Besichtigung und Verkauf ganztägig. Anfragen gegen Rückporto. Horst Flader, Goethestr. 66, 12459 Berlin

ROCO-Line mit Bettung, FL 4230 Gutz DL 118548-7 H0, zus. NP ca. 1200,- für VB 850,- zu verkaufen, oder Tausch gegen LGB. Dirk Hoffmann, Stettiner Str. 21, 27616 Beverstedt

OSTEUROPÄISCHE STRASSENFAHRZEUGMODELLE

... im Maßstab 1:87! Neue Raritäten! ...

Skoda Felicia Coupé	DM 22,22
Skoda 1102 Tudor Limousine	DM 22,22
Skoda 1102 Tudor Kombi	DM 22,22
Skoda 1102 Tudor Kombi Krankenwagen	DM 22,22
Skoda 1102 Tudor Kombi Polizei	demnächst
Garant 30K/32 Feuerwehr (Doppelkabine)	demnächst

... und interessante limitierte Fahrzeugbausätze ...

Praga S5T 1 TL4 m. Tank "Mleko" Milch	DM 14,99
Praga S5T 2 FEK 3,5 m. Tank	DM 14,99
Praga S5T 3 m. Pritsche/Plane Feuerwehr	demnächst
Praga V3S M2 m. Koffer "UN"	demnächst

Händleranfragen immer willkommen!

siehe Modellautovertrieb T·H·O·R

Verk. H0-Modulanlage m. Rollmat. nur kompl. Info - Bilder - Pläne. Besicht.-Termine u. Chiffre ME07/842048

ROLF RICHTER
Öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger
für alle Blechspielsachen von der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar in Mannheim
Beratung – Gutachten – Informationen
Tel. 06201/15997 Fax 06201/182891
Karlsruher Str. 2/8, 69469 Weinheim
Eisenbahnen – Dampfmaschinen – Schiffe – Automobile – Militärspielzeug

Modellbahnverwaltungsprogramm für IBM-komp. PC's ab DOS 3.3. Info gegen DM 3,- in Briefmarken. Detlev Heller, K.-Marx-Str. 49, 17367 Eggesin, Tel. 0161/4412030 H

Verk. TT-Modelle v. BTTB, Zeuke, Kleinserien sowie Ersatzteile u. Zubehör. Neu u. gebr. Fertigen Vorb.ger. TT-Betonmasten. Umfangr. Listen gg. DM 2,- in Marken bei S. Neumann, Bergstr. 23, 06774 Söllichau. Gerne auch Ankauf!

WIR SIND SPEZIALISTEN FÜR US-MODELLE!

NEWS: DM 3,– Briefmarken oder 8 Int. Post-Coupons, Spur angeben! Schrifl. Anfragen nur gegen Rückporto. **WALTHERS-Kataloge 1994: H0** DM 40,–, **N&Z** DM 32,–, **G** (1993) DM 35,– (plus Porto Inland DM 5,75/ Ausland DM 12.–). **WALTHERS Expreß-Lieferdienst, KADEE-Kupplungs-Service, MICRO-TRAINS Sammler-Abonnement. Alle namhaften Hersteller von US-Modellen!**

NEU H0: IHC Oldtimer 4–4–0 Westernloks (holz- und ölgefeuerte Versionen) DM 149,95! **Spectrum FM H16–44 („Baby-Trainmaster"),** DM 129,–. **Neue K4 Pacific 4–6–2** DM 199,–. **Kato NW2** DM 195,–. **Mantua-Mallet 2–6–6–2** DM 677,–. **Neu: H0-NEWS 6/94 (130 Seiten) DM 3,– Briefmarken.**

NEU N: CON-COR PA-1 pwd DM 165,–. PA-1 dmy, DM 55,–. PA-B dmy, DM 40,–. **Dreier-Unit, DM 249,85.** Roadnames: UNION PACIFIC, SOUTHERN PACIFIC, D&RGW, AMTRAK. N-NEWS (120 Seiten) **3,– Briefmarken.**

Sammler-Service
US-Modelle · Raritäten · Import-Export
P. Joseph, Bergstr. 7, D-85298 Scheyern
Tel. (0 84 41) 22 44, Fax 7 64 22
Besuch nur nach Anmeldung · Dienstag geschlossen



SUPER-DAMPFLOKS von IHC! 4–8–2 Mountain **DM 265,–,** 2–8–2 Mikado **DM 155,–,** 4–6–2 Pacific **DM 155,–,** 2–6–0 Mogul **DM 155,–,** 4–4–0 Westernlok **DM 149,95**

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

01187 Dresden, Modellbahn Liebscher, Zwickauer Str. 158
01237 Dresden, Modellbau Peter, Reicker Str. 104
01277 Dresden, Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28
01127 Dresden, Modellbahn + Elektronik, Hertel, Konkordienstr. 38
01307 Dresden, Tan Modellbau, Pfotenhauerstr. 66
01324 Dresden, Uhlmann Modelltechnik, Trebeweg 11
01445 Radebeul, Rosemarie und Werner Zeibig, Ernst-Thälmann-Str. 11
01478 Weixdorf, Fa. Büttner, Königsbrücker Str. 39
01558 Großenhain, Modellbahn-Shop Großenhain, Marktgasse 8
01589 Riesa, Spielwarengeschäft Gerd Heber, Dr.-Scheider-Str. 3
01594 Boritz, Modell Shop, Bernd Werner, Hauptstr. 8
01640 Coswig, Modellbahn Siewert, Moritzburger Str. 48
01796 Pirna, Modellbahn und Spielwaren, Donaische Str. 41
01809 Heidenau, Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4
01896 Polsnitz, Menschner Modelleisenbahn, Ziegenbalgplatz 10 + 11
01904 Neukirch, Fa. Kaufer, Hauptstr. 44b
01936 Königsbrück, Modellbahn Pofand, Alte Poststr. 7
01968 Senftenberg-See, Horst Bergmann, Kormoranstr. 4
02625 Bautzen, Elektro-Quelle, Neusalzaer Str. 17
02708 Löbau, Spielzeugland, Rittergasse 3
02730 Ebersbach, Modellbahn-Boutique, Bärbel Siller, Löbauer Str. 11, Eingang R.-Götze-Str.
02763 Zittau, Haltepunkt, Johannisstr. 8
02763 Zittau, Sachsenmodelle, Fichte & Lenk, Markt 20
02994 Bernsdorf, Harald Mehlhose, Dresdner Str. 26
03046 Cottbus, Böcking und Sohn, Spremberger Str. 26
04109 Leipzig, Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4
04229 Leipzig, A. Nitsche, Altranstädter Str. 44,
04275 Leipzig, Fa. Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 101
04289 Leipzig, Karsten Klinger, Prager Str. 275
04318 Leipzig, Bernd Missler, Martinstr. 3
04720 Döbeln, Modellbahnhof, Hobby + Spiel, Bahnhofstr. 13
04736 Waldheim, Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27
06110 Halle, Modellbahncenter, Beesener Str. 2
06114 Halle, Fa. Hoffmann, Str. d. DSF 96
06268 Querfurt, Hobby-Shop K. Hebenstreit, Merseburger Str. 11
06484 Quedlinburg, Modellbahn-Service, Stieg 16
06618 Naumburg, Modellbahneck, Freyburger Str. 4
06667 Weissenfels, Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2a
06785 Schleesen, Modelleisenbahnen Rudi Engel, Dorfstraße 61
07308 Saalfeld, Joachim Heinecke GmbH, Postfach 152, Köditzgasse 21
07381 Pössneck, Günthers Hobbythek, Schillerplatz 2
07977 Berga/Elster, Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen, H. Kretzschmar, Postfach 18
08107 Kirchberg, Spielwaren und Elektroartikel, Torstr. 2
08223 Falkenstein, Falkensteiner Modellbahnstube, August-Bebel-Str. 49
08280 Aue, C. A. Schieck, Auerhammer Str. 1
08289 Schneeberg, Peter Lorenz, Forststr. 13
08297 Zwönitz, Olaf Günther, Siedlungsstr. 8
08412 Werdau, Sehrer, August-Bebel-Str. 74
08462 Reichenbach, Modellbahn Spitzner, Albertistr.16

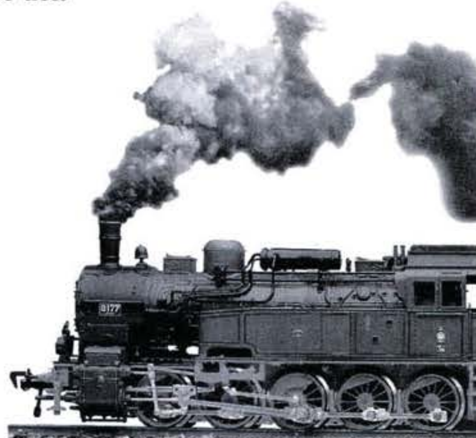
Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 3. August! Den MODELLEISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten.

08523 Plauen, Eisenbahn-Treffpunkt, Neundorfer Str. 145
08523 Plauen, Spielwaren Rösner, Thomas-Mann-Str. 14
09212 Limbach, Oberfroh Modellbahnladen, Bernhardstr. 15
09326 Geringswalde, Modellbahnhof, Dresdener Str. 27
09366 Stollberg, Modellbahnen Junghans, Rudolf-Breitscheid-Str. 17
09366 Stollberg, Modell-Bahnhof, E.-Thälmann-Str. 6
09419 Thum, Fa. W. Oelmann, Greifensteinstr. 5
10247 Berlin, Modellbahncenter Hosse, Glatzer Str. 1
10318 Berlin, Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104
10405 Berlin, Modellbahn Haberditzel, Greifswalder Str. 2,
10407 Berlin, Detlef Appel, Hans-Otto-Str. 7,
10437 Berlin, Günter Peter, Kopenhagener Str. 73
10589 Berlin, Modellbahnen, Mierendorfplatz 16
10627 Berlin, Toto's Eisenbahnladen, Pestalozzistr. 28
10711 Berlin, Schiffs- und Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 26
10789 Berlin, Modellbahnen Turberg, Rankestr. 24
10789 Berlin, Michas Bahnhof, Nürnberger Str. 21
10827 Berlin, Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2
12045 Berlin, Modellbahn- und Spielwarenparadies, Sonnenallee 63
12051 Berlin, Hardenberg LGB-Station, Siegfriedstr. 1
12105 Berlin, Peter Gierke, Suttnerstr. 2
12105 Berlin, Modellbahn Pietsch, Pruehss-Str. 34
12109 Berlin, Irene Becker, Mariendorfer Damm 14
12157 Berlin, Eisenbahnen Vogelbusch, Cranachstr. 9
12159 Berlin, Modellfahrzeug Herrmann, Haehnelstr. 11a
12163 Berlin, Lokschuppen, Markelstr. 7
12555 Berlin, Waggon-Treff, Rosenstr. 3
13088 Berlin, Fritko Modellbahntreff, Berliner Allee 98
13189 Berlin, Modelleisenbahnen Pankow, Berliner Str. 48
13359 Berlin, Peter Brause, Drontheimer Str. 1
13439 Berlin, Spielkiste Spielwarenhandel GmbH, Senftenberger Ring 13
13509 Berlin, LGB Markt, Holzhauser Str. 59
13581 Berlin, Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13a
13585 Berlin, Spandauer Lok-Werkstatt, Bismarckstr. 61 A
14169 Berlin, Modellbahnen in Zehlendorf, Berliner Str. 37
14476 Eiche, Modellbahnhof, Hauptstr. 89
14641 Nauen, Brandenburger Spielwaren, Dammstr. 20

14712 Rathenow, Stettmann's Modellbahnen, Rhinower Str. 4
14770 Brandenburg, Modellbahnfachgeschäft, G. Kynast, Bäckerstr. 38
14772 Brandenburg, Goyer Modellbau + Modelleisenbahnen, Einkaufszentrum, Tschirchdamm 17
14774 Brandenburg-Plaue, Goyer Modellbau + Modelleisenbahnen, Genthiner Str. 65 + 102
15366 Hönow, Glücksburger Modelleisenbahnen, Inh. Klaus Hüther, Mehrower Str. 18
15907 Lübben, Modellbahnfachgeschäft Spreewälder Bimmelguste, Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4
16321 Bernau, Spielwarenfachhandel J. Bostedt und D. Fischer, Breite Str. 13
16816 Neuruppin, Werner Baumgärtel, Siechenstr. 17
17291 Prenzlau, Brigitte Simon, Stettiner Str. 26
17489 Greifswald, Modellbahn-Service J. Schildauer, Steinbecker Str. 27
18055 Rostock, Elektro Schultz, Lange Str. 3
18273 Güstrow, Kinderland W. Godemann, Pferdemarkt 13/14
19053 Schwerin, Thomas Glusing, Mecklenburger Str. 5
19243 Wittenburg, Deja Drogerie- und Spielwaren GmbH, Große Str. 12
19322 Wittenberge, Modellbahnstudio Hinz, Lenzener Str. 75d
19370 Parchim, Bormanns Modelleisenbahn-Treff, Blutstr. 3
20099 Hamburg, Modellbahn Ramm, Lange Reihe 17
20255 Hamburg, Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70
20354 Hamburg, Wede Fachhandlung, Grosse Bleichen 36
21682 Stade, Modellbahn Wilhelmy, Fischmarkt 11
22041 Hamburg, Rita Herold, Holzmühlenstr. 33
22083 Hamburg, Modellbahnkiste, Imstedt 31
22087 Hamburg, Modellbahn Hesse, Landwehr 29
22113 Oststeinbeck, Modellbahnenbahnhof Max Engel, Im Hegen 4
22177 Hamburg, Spiel- und Hobby Haus, Bramfelder Chaussee 251

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELLEISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Olboeter, Tel. 030/47805233. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe auf.



22299 Hamburg, Meyers Modellbahn, Barmbeker Str. 171
22393 Hamburg, Matthies-Modellbahn, Stadtbahnstr. 40
22880 Wedel/Holst., Die Gartenbahn, Elbstr. 67
23552 Lübeck, Emil's Sammlerbörse, Krähenstr. 32-34
23966 Wismar, Modellbahn-Börse, Dankwartstr. 52
24103 Kiel, Modellbahn Offerdinger, Schülperbaum 2
24558 Henstedt-Ulzburg, Egon Wiegrefe, Middelweg 21
24582 Bordesholm, Horst Wuttkowski, Bahnhofstraße 75
24960 Glücksburg, Spielz(e)ug Lühr-Tanck, Schinderdam 1
25348 Glückstadt, Martin Meiners, Gr. Kremperstr. 13
26548 Norderney, Schnieder-Souvenirs, Am Kurplatz
26603 Aurich, Schut-Daio, Burgstr. 21–23
26817 Rhauderfehn, Hobby-Shop, Birgid Hatting, Postfach
27243 Harpstedt, Daum Modellbahn-Technik, Schützenweg 22
28217 Bremen, Modellbahn-Meyer, Bremerhavener Straße 73/75
28237 Bremen, Roland Modellbahnstudio GmbH & Co KG, Gröpelinger Heerstr. 165
28870 Ottersberg 1, Dodenhof
29225 Celle, Bastel u. Railway Depot, Lauensteinplatz 1
30451 Hannover, Schmalspur- und Feldbahn, Limmerstr. 79
31134 Hildesheim, Modellbahnecke, Braunschweiger Str. 22
31224 Peine, City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstraße 2
31568 Nienburg/Weser, Emil Twele, Lange Straße 53
31582 Nienburg, Nienburger Eisenbahn- und Modelleisenbahn Club E.V., Berliner Ring 45
31582 Nienburg, DEV Bücherladen, Kantstr. 18
32423 Minden, Modellbahnen Born, Kaiserstr. 20
32756 Detmold, K. Kunis, Grabbestr. 7
33098 Paderborn, Spiel + Freizeit Knoblich, Rosenstr. 13–15
33102 Paderborn, Modellbahn – Modellbau MMZ Sester, Friedrichstr. 7
33332 Gütersloh, Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25
33613 Bielefeld, Die Drehscheibe, Jöllenbeckerstr. 205
34127 Kassel, Raabe's Spielzeugkiste, Holländische Str. 99
34134 Kassel, Modellbau Ickler, Frankfurter Str. 247
34246 Vellmar, W + W Modellbahnen, Hopfenbergstraße 6
35510 Butzbach, Günter Schott, Hoch-Weideler-Str. 4a
35708 Haiger, Modellbahnen, Flug- und Schiffsmodelle, K.-H. Fries, Hüttenstr. 1
37073 Göttingen, Spiel + Foto, Theaterstr. 6

37176 Nörten-Hardenberg, Adolf Scheer, Langestr. 95
37235 Hess. Lichtenau, Kaufhaus Frank, Poststr. 12
37327 Leinefelde, J. Müller, Trift 14
37431 Bad Lauterberg, H. Schwickert, Hauptstr. 88–92
37520 Osterode, J. Thoermer, Martin-Luther-Platz 7
37603 Holzminden, Matthias Streicher, Wilhelmstr. 30
38100 Braunschweig, Modellbahn-Center, Marstall 16
38300 Wolfenbüttel, A. Querndt, Okerstr. 6
38640 Goslar, Hottenrott Einzelhandel GmbH, Bäckerstr. 104
38678 Clausthal-Z., Mineralienecke Clausthal, Bergstr. 31
39108 Magdeburg, Modelleisenbahnen E. Haseloff, Olvenstedter Str. 13
39218 Schönebeck/Elbe, Ingo Klettke, Wilh.-Helge-Str. 220
39343 Süplingen, Modelleisenbahnen, Barbara Paffenholz, Bodendorfer Str. 6
39539 Havelberg, Stettmanns Modellbahn, Domstr. 14
39576 Stendal, Modellbahnen, Spiel, Firma W. Liebisch, Breite Str. 25
40625 Düsseldorf, Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15
40721 Hilden, Modellbahnladen Hilden, Benrather Str. 4
40764 Langenfeld, Spiel- und Hobby-Studio, Solinger Str. 87
42281 Wuppertal, Matschke Modellbahn, Schützenstr. 90
42289 Wuppertal, Modellbahn Apitz, Rübenstr. 5
42697 Solingen, Fa. Nimscholz, Bonner Str. 26
44141 Dortmund, Der Lokschuppen, Märkische Str. 227
44287 Dortmund, Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133
44339 Dortmund, Hans Wibbeke, Eringer Str. 265
44809 Bochum, Spielzeugparadies Wagner und Raschka OHG, Dorstener Str. 217
45145 Essen, Modellbahn-Ecke Aschmann, Berliner Str. 29
45276 Essen, Buchhandlung im Eisenbahnmuseum, Grendtor 15
46483 Wesel, Modellbahn Luebke, Heuberg 9
47051 Duisburg, Drehscheibe, Kuhstr. 8
47533 Kleve, Miniaturbahnen Stichting, Hoher Weg 47
47638 Straelen, Modellbau Seiler, Josefstr. 2
47798 Krefeld, Krefelder Lokschuppen, Lindenstr. 28
47803 Krefeld, Maria Hermann, Hülser Str. 128
48143 Münster, Wiemo Modellbahntreff, Jüdefelder Str. 37
48683 Ahaus, MBS Vertriebs GmbH, Industriestr. 9
49078 Osnabrück, Modellbahn-Service, Lotter Str. 16
49342 Diepholz, Diepholzer Eisenbahnfreunde, Postfach 1266
50667 Köln, Peter W. Feldhaus GmbH & Co, Schildergasse 46–48
50827 Köln, Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664
51107 Köln, Lokstation Schmidt, Rösrather Str. 47
51375 Leverkusen, Modellbahn-Center Leverkusen, Bensbergerstr. 80
51379 Leverkusen, BW-Opladen, Düsseldorfer Str. 173
51438 Berg. Gladbach, Eisenbahn und Modellbau K. Spisla, Mülheimer Str. 180
52062 Aachen, Spielwaren Danhausen, Kleinkölnstr. 20/22
52062 Aachen, Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 2–12
52134 Herzogenrath, Modellbahn Etschenberg, Bicherouxstr. 5-7
52372 Kreuzau-Stockhehn, Drügh's Modelleisenbahnen, Kreuzauer Str. 59
53111 Bonn, Modellbahnstation M. Siffert, Rosental 52
53474 Bad Neuenahr, Technik Fritz, Telegrafenstr. 7

Suche

TT-Modellbahn gesucht von BTTB Zeuke, Rokal u. dergleichen. U. Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm

Suche H0-KFZ aus eh. DDR - auch kompl. Samml. u. IGES. N. Schramke, Ackerstr. 16a, 14913 Niedergörsdorf

Bemo 3003811 WG 21 3003809 739 3001814 WG 794 2002812 WG G52 2007812 OSM 72. Peter Stobbe, Kniggestr. 6, 21079 Hamburg

Laternen, Mützen, Schilder u. sonstige Raritäten der Deutschen Bahn von vor 1945 gesucht. O. Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, 70197 Stuttgart 1. Tel. 0711/6599106

PIKO Einschienenbahn! Suche Zubehör: Triebzug, Farbe Blau/Silber; Weichen; gerade Fahrbalken; Trenn- u. Schaltfahrbalken; Stützpfeiler; Stromanschlußstecker; Signale. Bitte nur einwandfrei funktionstüchtig. Angebote an: Eberhard Georgens, Holländerstr. 39, 13407 Berlin

Sammler sucht Reichsbahn-Kursbücher 1924 - 1965. Tel. 0711/6599106

Suche in H0 Gleisbaumaschinen und Landmaschinenmodelle oder Prospekte und Info-Material. U. Reichert, Lange Str. 46A, 04936 Schlieben

TRANSPRESS- Dampflokarchiv 3 + 4 gesucht. Angeb. K.-H. Stange, Liberecer Str. 11, 02763 Zittau

Suche
MEB 1/73 bis 1/80.
Telefon 03886/711324

Spur N: Jede Menge Loks, Wagen usw. Auch größere Sammlung gesucht. Tel. 05662/3182

Suche Märklin H0-Museumswagen, 1985 - 1987. Tel. 02041/44674, ab 18 Uhr oder Anrufbeantw.

Lokfabrik- u. Waggonfabrikschilder gesucht. Kauf o. Tausch. H.-P. Schmitz, Unterer Berg 3, 56814 Landkern, Tel. 02653/8178

Suche Modelleisenbahnen H0 FLM., MÄRKLIN, ROCO, LILIPUT usw. Auch dig. H.-J. Lotzgeselle, Brunnenstr. 3, 34320 Söhrewald 2, Tel. 05608/2375

Biete "Der MODELLEISENBAHNER" 1972 - 1993. K. Emmerich, Tel. 0361/6438110

Märklin H0, Trix, LGB, Loks, Wagen und Zubehör, Sammlungen oder Gesamtanlagen gesucht. Tel. 08261/9623, Fax 6805

"me"-Hefte 1/2/4/74; 1/4/8-10/77; 1-6/8-10/78; 1-5/8-12/79; verk. div. MB-Artikel, Liste gegen Freiumschlag. Richter, Am Harthwald 114, 09123 Chemnitz

Fleischmann - H0, älter, auch größere Sammlung gesucht. Tel. 05662/3182

Suche Minitrix E75 (DRG) u. Roco-N E60 (DRG/grün). A. Kielau, Hauptstr. 22, 01609 Frauenhain

Suche: Roco o. Flm. E445, E03 (103 230-9) BR215, alles m. Schwungmasse. Vogel, Am Gartenheim 7, 09127 Chemnitz, Tel. 0371/724014-abends

Suche Zeuke-Schaltrelais u. N-Lichtsignale. R. Vetter, Tolstoiweg 2, 18273 Güstrow

55124 Mainz, Elektro-Müller, Budenheimer Str. 6
55130 Mainz, Weisenauer Modellbahnladen, Wormser Str. 91
56564 Neuwied, Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50
57076 Siegen, Keßlers Ecke, Siegstr. 35
57439 Attendorn, E. + H. Fleischmann, Niederste Str. 10
58332 Schwelm, Modellbahntechnik Peter Engelbrecht, Bahnhofstr. 14
58452 Witten, Franz Engel, Ruhrstr. 26
58511 Lüdenscheid, Gustav Diels Nachf., Werdohler Str. 5
58553 Halver, Modellbahn Betriebswerk, Von-Vincke-Str. 13
59269 Beckum, Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6
59269 Beckum, Spiel + Freizeit Stöwer, Wilhelmstr. 35-37
59929 Brilon, Modellbahnstübchen K.-H. Heine, Siepenweg 5
60311 Frankfurt, E. Häfner Spielzeugkiste, Kurt-Schumacher-Str. 31
60431 Frankfurt, Fa. PM, Ginnheimer Landstr. 191-195
64283 Darmstadt, Der Lokschuppen, Hochstr. 9
64319 Pfungstadt, Modellbahncenter, Borngasse 5
65183 Wiesbaden, Spielwarenhaus am Markt, Marktstr. 10
65428 Rüsselsheim, Spiel- und Hobby Peter Kromschröder, Europaplatz 2
65428 Rüsselsheim, Wenz Modelleisenbahnen und Zubehör, Inh. Oliver Wulle, Karlsbader Str. 45
65510 Idstein, Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16
65929 Frankfurt, Modellbahn Spiel- und Hobby-Treff, Dalbergstr./Ecke Albanusstr. 80
66333 Völklingen, Eisenbahn-Ecke, Saarbrücker Str. 31
66589 Merchweiler, Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst
67071 Ludwigshafen, Fa. Werst, Schillerplatz 1
67112 Mutterstadt, Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28
67655 Kaiserslautern, DiBa Modellbahnen, Eisenbahnstr. 55
68165 Mannheim, Die Modelldrehscheibe, Seckenheimer Str. 73
68259 Mannheim, Roland Botsch, Ziethenstr. 54
68309 Mannheim, Modellbahn-Treff, Dürkheimer Str. 20
68519 Viernheim, Bernd Trautmann, Wasserstr. 66
69214 Eppelheim, Klaus Schumann, Schützen-/Ecke R.-Wagner-Str.
70024 Stuttgart, Spielwaren Kurtz, Marktplatz 10
70178 Stuttgart, Modelleisenbahn-Center, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.
71032 Böblingen, Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44
71071 Herrenberg, Spiel + Freizeit Keck, Bahnhofstr. 15
71229 Leonberg, Modellbahn Hennig, Bahnhofstr. 1
71272 Renningen, Kauffmann, Leonberger Str. 8
71334 Waiblingen, Eisenbahn-Treffpunkt Schweickardt, Rathausstr. 94
71384 Weinstadt-Endersbach, Spielwaren Mühleck, Waiblinger Str. 2
71672 Marbach a. N., Adolf Schnabl, Marktstr. 35
7240 Horb, Spielwaren Rubenacker, Neckarstr. 46
73430 Aalen, Modellbahnstube, Inh. Monika Ilzhofer, Ludwigstr. 15
73430 Aalen, Spielzeug Wanner, Reichsstädter Str. 11
73479 Ellwangen, Modellbahnstube, J. Klewenhagen, Marienstr. 44
73525 Schwäb. Gmünd, Spielwarenhaus Böttinger, am Kornhaus
73568 Durlangen, Wagner Modellbahntechnik, Schmiedeweg 6
74072 Heilbronn, Hobby Eberhardt, Kirchbrunnenstr. 16+23
74072 Heilbronn, Böttinger, Südstr. 88 - City-Süd-Center
75172 Pforzheim, Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12
75365 Calw, Herzog, Lederstr. 16-20
7550 Rastatt, Spiel + Freizeit Moos, Schloßstr. 9+13
76133 Karlsruhe, Modellbahn Seyfried, Kaiserstr. 121
76133 Karlsruhe, F. Wilhelm Doerinc, Ritterstr. 5
76275 Ettlingen, Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich Str. 1
76356 Weingarten, Modellbahnshop, Schillerstr.
76684 Oestringen, Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7
79098 Freiburg, Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12
79104 Freiburg, Modellbahntreff, Habsburgerstr. 51
79183 Waldkirch, Benz Electronic, Damenstr. 20
79189 Bad Krozingen, Spielwaren Manig, Basler Str. 40
79215 Elzach/Bd., Herbert Haas, Hauptstr. 61
79261 Gutach/Brsg., M. Mössner, Landstr. 16a
79312 Emmendingen, Spiel + Technik, Markgrafenstr. 22
79410 Badenweiler, ASS Warenhandelsgesellschaft mbH, Kaiserstr. 6
80333 München, Wiedling Spielwaren, Theatinerstr. 13
81379 München, Fachbuchzentrum, Wolfratshauser Str. 62
81667 München, Die Modelleisenbahn, Belforstr. 5
82110 Germering, Günther F. Hödl, Otto-Wagner-Str. 4
84028 Landshut, Walter Dorst, Neustadt 452
8500 Nürnberg 60, Modellbahn-Vertrieb Dieter Scholz, Nördlinger Str. 13
8753 Obernburg am Main, Martin Seide, Bayernstr. 2
87647 Unterthingau, Leopold Bönisch Ing. Büro, Oberthingau, Lindenstr. 13
88601 Messkirch, O. Veeser, Postfach 1050
88630 Pfullendorf, Der Spielzeugladen, Hauptstr. 22
89073 Ulm, Spielwaren Sindel GmbH & Co KG, Neue Str. 71
89073 Ulm, Gänßlen, Herdbruckerstr. 2-4
90103 Nürnberg, Buchhandlung Emil Jakob, Postfach 9320
90419 Nürnberg, Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109
90443 Nürnberg, Modellbahn Herrmann, Gibitzenhofstr. 17
90451 Nürnberg, Modellbahn-Vertrieb Dieter Scholz, Nördlinger Str. 13
90459 Nürnberg, Modellbahntreff, Wölckernstr. 34
91054 Erlangen, Der Modellbahnladen, Friedrichstr. 41
94315 Straubing, Kempt Modellbahnen, Inn. Frühlingstr. 2
95615 Marktredwitz, Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46
96047 Bamberg, Modellbahn- und Autoladen, Kapuzinerstr. 23
96215 Lichtenfels, Modellbahn-Treff, Coburger Str. 8
97236 Randersacker, Hobby-Shop, Gerbrunner Str. 2, 0931/706904
99084 Erfurt, Radio Kästner, Lange Brücke 44
99091 Erfurt, Trutz-Toys, Mittelhäuser Str. 42
99867 Gotha, In der City, Schwabhäuser Str. 38
99897 Tambach-Dietharz, PC-Service & Modellbau, Schmalkalder Str. 39

A-1050 Wien, Modelleisenbahnen Rudolf Wernegger, Margaretenstr. 160
A-1070 Wien, Hobby Sommer Modellbaugesellschaft, Neubaugasse 26
A-4020 Linz, Hobby- und Modellbau Handelsgesellschaft mbH, Bürgerstr. 14

CH-3011 Bern, Walter Gschwandner, Spitalgasse 24
CH-4051 Basel, Fa. Beltrami, Spalenvorstadt 22
CH-5432 Neuenhof, Tivoli Hobby- und Modellbahnen AG, Züricher Str. 156

S-21152 Malmö, Frank Stellvalls, Föreningsgatan 67

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

63897 Miltenberg/Main

An- und Verkauf · Tausch

Modell-Eisenbahnen **Martin Seide**

NEU: **63739 Aschaffenburg** · Löherstraße 37 (Nähe Parkhaus)
Telefon 06021/28780 · Telefax 06021/28789
63897 Miltenberg/Main · Ankergasse 15 + 22 · Telefon 09371/69470
Telefax 09371/5906
63911 Trennfurt/Main · Trennfurter Straße 44 · Telefon 09372/1575
98617 Meiningen (Thüringen) · Adelheidstraße 13 · Telefon 03693/41391

Raritäten · Sondermodelle · Fertiganlagen · Service · Anlagenbau

Suche

Zu Höchstpreisen: Märklin 00 Drehgestelle, Klauenkuppl. oder Teile, auch defekt f. Serie 300. Augst, Bischofsweg 56, 01099 Dresden

HENSCHEL-BBC DE 2500
PLASTTEILESATZ, TT-SCHIEBEWANDWAGEN
Info gegen Freiumschlag
Wir liefern auch Auhagen, Gützold, Hruska, Piko, TT-Bahnen
Jeike · Rüselstr. 10h · 45143 Essen
Ausstellung & Verkauf nur Ehrenzellerstr. 48

Suche Fleischmann-N Container-Wagen Bauart Lbs Art.Nr. 8245. Tibor Haraszti, Maximiliank. 45, 13465 Berlin, Tel. 030/4019434

Suche Piko Spur N, Ersatzteile, Zubehör, Fahrzeuge usw., auch defekt. A. Minks, Brücklesäcker 1, 71083 Herrenberg

Suche Fleischmann-Kataloge 1952-1956 u. 1960/61; Fleischmann-Kuriere-117; Miba-Start 1,5+6/90. Chiffre ME07/842314

Suche Flm-Kurier Nr. 77; Flm-Lok Nr. 4271 sowie Flm-Loks u. Wagen der USA. Angebote an: Rene Scholtes - 7, Rue de Dalheim, L-5898 Syren

Spur 0 Tin-Plate, Wagen, Loks, für 3-Leiter-Wechselstrom, 20V, auch Uhrwerk. H. Vöhringer, Tulpenweg 12, 89264 Weißenhorn, Tel. 07309/5167

H0 V180 mit zwei Zierstreifen, auch nur Gehäuse gesucht. Langner, Kiefernring 51, 14478 Potsdam

Suche TT-Modellbahnen, Kataloge Startpackungen, Herr H0m, auch defekt sowie "Modelleisenbahner" 1952-1955. Stefan Klein, Pater-Kolbe-Straße 13, 48163 Münster



MATSCHKE DER SPEZIALIST FÜR MODELLBAHNER UND SAMMLER

LIMA Spur H0		LIMA Spur N	
LM 01 Rheingold rot/beige 3tlg. DB	59,00	LM 0639 Güterwagen EAOS 2 Stück	29,50
LM 02 Personenzug EP V 3tlg. DB	59,00	LM 3921 Triebwagen VT 08.5 DB Epoche IV	189,00
LM 8035 E-Lok E 120 rot/beige DB	125,00	LM 3924 Triebzug ET 403 „Airport Express"	199,00
LM 8118 E-Lok E 103 „Lufthansa"	159,00	LM 3925 Triebzug ET 403 „Intercity"	199,00
LM 8289 E-Lok E 03 004 eine Lüfterreihe	159,00	LM 3938 Apfelpfeil-Garnitur 3tlg.	69,00
LM 9790 Henschel-Wegmann-Zug 5tlg.	329,00		

Preisliste 1994 gegen 3,– DM in Briefmarken

Inh. Laag GmbH & Co. Vertriebs KG · Schützenstr. 90 · 42281 Wuppertal 2 · Tel. 0202/500007 · Fax 0202/509490

Suche ständig H02L=Material, Loks + Wagen v. Piko, Roco, Brawa, Fleischm. usw. Ang. an: Krause, Goethestr. 25, 12459 Berlin

Unterlagen u. Zeichnungen von Schlepper u. Culemeyerfahrzeug gesucht, nach denen ein funktionstüchtiger Modellbau möglich ist. E. Hüther, Potsdamerstr. 22, 30952 Ronnenberg

Suche
alte Piko H0-Weichen (Standardausführung elektr.). Biete Höchstpreise! Muß 100% OK sein. Zuschriften an: R. Hohenstein, Breitestein 70, 39261 Zerbst

Betriebsbücher DR-BR 120, 130, 131, 132 (220 - 232) gegen gute Bezahlung gesucht. Müller, Closewitzer Str. 36, 07743 Jena

H0-Modellautos mit Beschriftung von Raiffeisen/Baywa und Veltins Bier sowie Postfahrzeuge. Hoffmann, Stettiner Str. 21, 27616 Beverstedt

Suche Lokomotiven und Wagen Ex-DDR-DR in Spur N aus Ex-DDR-Produktion. Liste mit Preisen an: Thomas Müller, Heimbrunnenstr. 42, 70771 Leinfelden-Echterdingen

Eisenbahn Spur 0 u. 1 von Bing, Bub, Märklin u. a. (Vorkrieg) sucht D. Schweja, Freisinger Str. 3, 10781 Berlin, Tel. 030/2188002

Kompl. Märklin H0- oder **Arnold Spur N**-Anlage, auch Einzelt., gesucht.0711/289-3634 sowie 0711/587958, Anrufbeantw.

Modellverwaltungsprogramme
für Modellautos und/oder Modelleisenbahnen
Welche Epoche bin ich?
Version 9.2
INFO kostenlos
MS - DOS ab 3.*
- 6 Arbeitsdateien frei wählbar
- freie Wahl der Ausgabedaten
- Fehllistenbearbeitung
- gesonderte Zubehördatei
- Einbinden von lieferbaren Katalogen
- Statistikfunktion

Für WIKING und HERPA - Sammler sind besondere Programme verfügbar!
Programme ab 55,- DM DEMO 5,- DM in Briefmarken
Ursula Zander * Tel.02451/5020 * Fax: 02451/3456
Karl - Arnold - Str. 83 * D - 52511 Geilenkirchen

Suche Fotos/Dias v. Buna + Leuna Kesselwagen aus DDR-Zeiten. Jürgen Friese, Namenlosestr. 27, 25348 Glückstadt/Elbe

Zeunert Schmalspurbahn Bd. 1-5. Strab in Lissabon (Video/Org). Öchsle auf Video (auch S3 Mitschnitt). Angebote: Tel. 0711/233261

XYLONA
Architekturmodelle
365 preisgünstige Modelle + Bausätze in Holz für die Spuren N TT H0 0 I und II/LGB
Kataloge (10,– DM) direkt bei
Ryk Huber · Postfach 187 · CH-8037 Zürich
Tel./Fax 0041/1 2734740

D. APPEL Hans-Otto-Straße 7 · 10407 Berlin
(am Friedrichshain – 15 Min. v. Alex)



Modelleisenbahnen und Zubehör sowie An- und Verkauf LGB, H0, H0m, H0e, TT, N aller bekannter Hersteller, auch „JOUEF"
Modellautos und Eisenbahn-Videos
Reparaturservice
Mo.-Fr. v. 10.00 – 18.00 Uhr · Sa. v. 10.00 – 13.00 Uhr
Tel. 030/4299321

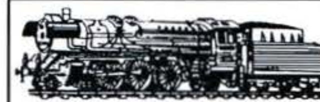
Fleischmann, Trix, Roco o. Märklin usw., auch Sammlungen gesucht. Umbau Piko auf Faulhaber. W. Lange, Chemnitzerstr. 3, 36251 Bad Hersfeld, Tel. 06621/78273

Für eine Ausstellung suche ich ältere Modellautos aus DDR-Herstellung, besonders Trabant-Modelle (alle Größen!) und Pappbastelbögen. Info auf Anfrage. Werner Meinecke, Habigerstieg 17, 21079 Hamburg

Biete in N: 3 Loks + Wagen v. Piko gg. 1 Zug in H0e o. H0m. R. Günther, Wiesenstr. 13, 07749 Jena

Verschiedenes

Suche Aussteller Tauschm. Langenau, 28.5.94, zwecks Nachk. v. Steifkuppl. TT. H. Raschke, Pillnitzer Weg 22, 13593 Berlin



Modellbahnbox
Karlshorst
Neuwaren · Ankauf und Verkauf · Reparatur
Große Auswahl in N, TT, H0e, H0m, H0, 0, LGB zu günstigen Preisen. Auch aus zweiter Hand.
LGB-Bahndämme aus Faserbeton (auch Formen für den Selbstbau) von cm.
Di. - Fr. 10.00 - 13.00 und 14.00 - 18.00 Uhr · Sa. 9.00 - 12.30 Uhr
Tel. 030/5083041 · Treskowallee 104 · 10318 Berlin · Am S-Bahnhof Berlin-Karlshorst

Tausche

Spur N. Biete 2x BR64 Minitrix. Suche KÖF, BR94, BR212 oder BR332. Udo Meissner, Stegerwaldstr. 25, 04318 Leipzig

Überzählig, tausche BR35 und Diesellok 4M32 Spur TT gegen BR86 Spur TT. Tel. 07143/31241

H0 Roco Lyne Gleis mit Bettung, NP ca. DM 450,-. Verkauf/Tausch gegen Roco VT 98 oder 95, V100, V90 oder LGB. Dirk Hoffmann, Stettiner Straße 21, 27616 Beverstedt

Japan: Modelle u. 2-Wochen-Reise im Okt. Info: Oliver Mayer, Zum Brunsloh 10, 46147 Oberhausen

Sind Sie TT-Modellbahner??? Dann sollten Sie uns kennenlernen: Info. gegen DM 3,- Rückporto beim: Arbeitskreis-TT-Modellbahn e.V., Wallburgstr. 4 in 42857 Remscheid

unser geschäft macht uns soviel freude, daß wir nicht soviel urlaub brauchen wie andere leute! **daher heuer keine sommerpause!** unsere öffnungszeiten: mo-fr 10.00 **c.t.** - 18.30 **s.t.**, sa 10.00 **c.t.** - 13.00 **s.t.** wir freuen uns auf ihren besuch (wenn sie ordentlich gage mitbringen!) **der bahnladen** H



Bucher Straße 109 · 90419 Nürnberg · Telefon 0911/346507

Tausche H0 Piko 18 Loks u. Triebwagen, 18 Pers.wagen, 32 Güterwagen geg. N-Mat. (incl. Zubehör). Guter Zustand, vieles neu: Wolf, Gubener Str. 33, 01237 Dresden, Tel. 0351/2814554 (nach 18 Uhr)

Biete umfangr. Spur-N-Material, Fahrz., Gl., Weichen, Kataloge v. Ar., Fl., Tr. u. Rcco BW mit Drehsch. u. Ringloksch. Eigenb. Gesamtwert DM 3.000,- im Tausch gegen H0e v. Technomodell. Tel. 09289/6851

Tausche Roco BR50 DR (43293) und BR18 DR (43218), original verpackt und noch nicht aufgerüstet, gegen sehr gut erhaltenes Modell der BR96022 DR (Rivarossi) (1374) (H0). M. Graf, Fontanestr. 83, 16761 Hennigsdorf

Modellbahnanlagen und Dioramen nach Ihren oder meinen Plänen, m. o. ohne Gelände, auch Montage von Bausätzen. Anfragen bitte an: Thomas Krause, Goethestr. 25, 12459 Berlin-Oberschöneweide

Biete PC-Farbkatalog: DDR-Modellautos 1:40 - 1:50. Info: F. Lange, Siedlerstr. 7, 01877 Putzkau, Tel. 03594/702082

Alle Modelle, alle Maßstäbe, alle Meinungen - kostenlos in der Modellbahn-Mailbox 030/7823064

Straßenbahnfotos in bester Qualität. Infos m. Musterfotos unter Einsendung v. DM 3,- in Briefmarken o. intern. Antwortscheinen bei Kurt Schwab, Alte Karlsruher Str. 36a, 76227 Karlsruhe. Tel. 0721/496233

BAUEN SIE IHREN TRAUM!
Wir liefern Ihnen die Präzisionswerkzeuge, die Werkstoffe und die Werkzeugmaschinen, damit Sie Ihre Eisenbahnträume nachbauen können.
FOHRMANN HAT EIN HERZ FÜR ALLE MODELLBAUER - UND DIE LANGJÄHRIGE ERFAHRUNG
Den sehr informativen Lieferkatalog MEB senden wir Ihnen gern gegen DM 6,50 per Scheck oder in Briefmarken zu. (Ausland: gegen 6 internat. Antwortscheine). Diese Schutzgebühr wird beim Kauf angerechnet.
fohrmann-WERKZEUGE für Feinmechanik und Modellbau GmbH



Sydowstr. 7c-d · D-45731 Waltrop · Tel. 02309/2962

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

MBS
MODELLBAHNEN
BAUSÄTZE
SPIELZEUG

MBS GmbH
Industriestraße 9
48683 Ahaus
Telefon 0 25 61/4 00 44
Telefax 0 25 61/71 70

WERBEN SIE KUNDEN

Großes Preisausschreiben.
Warengutscheine im Wert von über 1300 DM zu gewinnen.
Teilnahmekarten bitte kostenlos anfordern
(ohne Kaufverpflichtung)

	Lehmann	
10000	Gleis gerade 300 mm	**DM 5,99**
11000	Gleis gebogen d 1200 mm	**DM 5,99**
12050/150	Weiche elektrisch	**DM 60,99**
12000/100	Handweiche	**DM 42,99**
20670	Schienenreinigungslok	**DM 559,99**
41410	Schotterwagen grau	**DM 77,19**
	Fleischmann	
4146	Dampflok mit Schlepptender	**DM 119,99**
4233	Diesellok BR 218 DB	**DM 159,99**
4440	ICE Triebköpfe DB	**DM 284,99**
5370	Schiebewandwagen DB	**DM 27,99**
5206	Güterwagen offen DB	**DM 14,99**
8231K	Behälterwagen	**DM 20,59**
8228	Schotterwagen DRG	**DM 16,59**

	Roco	
43288	DB Dampflok BR 50	**DM 255,99**
46090	Güterwagen DB Omm 37	**DM 9,99**
46034	Güterwagen	**DM 8,99**
46031	Güterwagen	**DM 9,99**
	Märklin	
4228	Wagenset Rheingold	**DM 489,99**
3448	E-Lok BR E70 DB	**DM 404,48**

Ausstellungsstücke Verkauf solange der Vorrat reicht im Originalkarton

2867A	Lufthansa Airport-Express	**DM 329,00**
4390A	Wagenset 3 S-Bahnwagen	**DM 179,97**
4798A	Wagenset „Löwengas"	**DM 139,99**

Neuer Hauskatalog gegen 6,– DM
Ab 250,– DM Porto und Verpackung frei · Bei Bankabbuchung 2% Skonto

Verkaufe, tausche, suche DR/Ex-DR Buchfpl. + Fzth. etc. T. Schulz, Waldstr. 45, 99330 Gräfenroda

Werkzeuge, Maschinen, Kleinstprofile, Metall und Holz, Bleche, Sperr- und Balsaholz, Muttern und Schrauben M 1 - M 6, Ritzel, Stirnräder u. Schnekken, für Modellbauer und Modellbahnzubehör. Katalog (ca. 250 Seiten) anfordern mit DM 12,– in Briefmarken.
Haible KG · Postfach 1607 · 89206 Neu-Ulm

Fertige Feldbahnfahrzeuge Spur 0f u. If. Anfragen an: R. Klemm, Bahnhofstr. 34, 01259 Dresden

Achtung! Wer hilft mit am Sammlerkatalog ehem. DDR H0 + 0 - Verleger ist da! Ges. w. Modelle v. Anfang bis jetzt, leihw. od. Kauf, u. Kataloge usw., Sammler und Experten bitte melden! Richter, Feldstr. 12, 39448 Westeregeln, Telefon 039268/2544

Christliches Modellbahn-Team, noch nicht von uns gehört? Was wir so machen? Info. anfragen beim: cmt c/o, K. H. Jähner, Marienfelderstr. 47, 33330 Gütersloh

modellbahnen & modellautos plastikmodellbau **Turberg**

Ein einmaliges Sortiment von über 400 Lieferanten und 60000 Artikeln, darunter umfangreiche Fachliteratur, 500 Video-Titel und eine ständige Ausstellung von über 1000 Lokomotiven in Vitrinen warten auf Ihren Besuch. Keine Versandlisten!

Zentrale	**Rankestraße 24**	**10789 Berlin**	**Telefon 030/8833467**
Filiale	**Kurfürstendamm 227**	**10719 Berlin**	**Telefax 030/2184525**

Veranstaltungen

Nächste Modellbahn- und Autobörse "Bernau" am **4. September** von **9.00 bis 13.00 Uhr** in **12679 Berlin,** Ludwig-Renn-Str. 1. **Weitere Termine:** 23. Oktober + 4. Dezember 1994. Info: Henning Herzog, Tel. 030/5452294

Nächste Modellbahn- und Autobörse "Bernau" am **11. September** von **10.00 bis 15.00 Uhr** in **01189 Dresden** im "Felsenkeller" Am Eiswurmlager 1. **Weiterer Termin:** 13.11.94. Info: Henning Herzog Tel. 030/5452294

BAHNFAHREN IN PORTUGAL
vom 5. bis 11. März 1995

- Tagesfahrt mit einem Dampfsonderzug durch Mittel-Portugal (Traktionslok portug. BR 78)
- Straßenbahnfahrten mit Oldtimern in Lissabon und Sintra
- Besichtigungen von Eisenbahn- und Straßenbahnmuseen und Ausbesserungswerken
- fakultative Kulturprogramme

Auskunft und Buchung: O. u. J. Richter
RIJO Services · Pestalozzistraße 50
80469 München · Telefax 0 89/2 60 87 79

e · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · T

WENN...

...Sie Lokomotiven und Wagen suchen
...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen
...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN **sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig.**

Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe liest die riesige Eisenbahn-Fangemeinde in Deutschland Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der T&M Verlagsgesellschaft Anzeigenabteilung. Modelleisenbahner Borkumstraße 2 13189 Berlin

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die **Ausgabe 8/94 ist am 11.7.1994. MODELL EISENBAHNER 8/94 erscheint am 3.8.1994.**

KLEINANZEIGE

❑ **Privatanzeige** ❑ Gewerbeanzeige (Händleranzeigen werden mit „H" gekennzeichnet)
Bitte veröffentlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik
❑ Biete ❑ Suche ❑ Tausche ❑ Verschiedenes ❑ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeilen	Privat DM	Gewerblich* DM
1–3	**8,–**	28,–
4	**10,–**	35,–
5	**12,–**	42,–
6	**15,–**	52,50
7	**17,–**	59,50

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 20,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ____________
Bankleitzahl ____________ bei der ____________ ab.

NAME/VORNAME TELEFON (mit Vorwahl) FAX

STRASSE/NR. PLZ/WOHNORT DATUM/UNTERSCHRIFT

❑ Ja, ich bin Abonnent von MODELL EISENBAHNER

Millionen-Ding

Brekinas Volkswagen-Bulli feiert Jubiläum. Seit Beginn der Produktion 1985 stellten die Breisgauer eine Million Halbnull-Busse her. Eine bemerkenswerte Leistung, allen Unkenrufen über Absatzschwierigkeiten zum Trotz. Vielmehr ein Beweis dafür, daß intelligent gemachte, attraktiv gestaltete Modelle ihren Markt haben. Nach wie vor.

Albedo bleibt, nun in Zusammenarbeit mit Herpa, seiner Linie treu. Der Renault AE 500 Magnum ist ab sofort als Solozugmaschine und in Kombination mit einem Kofferauflieger („Milka Noisette Nuss“) zu haben. Der Mercedes SK Schiebeplanensattelzug „Kögel“ und der Volvo F12 Sattelzug „Senfter Speck“ ergänzen die Flotte an schweren LKW. Freunde von „mdr live“ werden den VW T4-Bus der Rundfunker begrüßen.

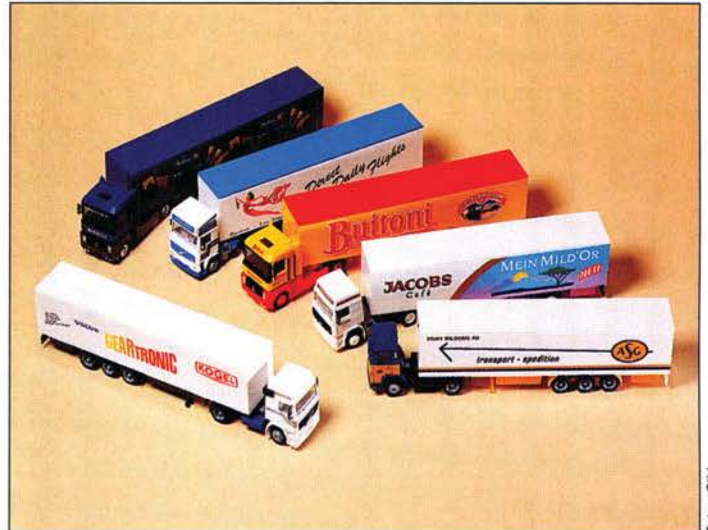
Brekina läßt die bundesdeutsche Werbewelt der fünfziger Jahre aufleben. Die altvertrauten Logos von „Kaffee HAG“, „Burger Stumpen“, „Pelikan“ und „Verpoorten“ wecken Erinnerungen, besonders auf zeittypischen Anlagen. Zu den Modellen der Edition „Polizeifahrzeuge“ sind VW Kombis aus Bamberg und Berlin gekommen. Berlin ist auch das Thema der Sonderverpackung „Berlin dankt den Alliierten“. Zum Abschied der Westmächte aus der Hauptstadt erscheint ein Set mit drei Militärlastern, deren Vorbilder seinerzeit im Rahmen der Reparationsleistungen den Siegermächten zur Verfügung gestellt wurden.



s.e.s, 1:87: Ikarus 31 und Armee-G5. V&V-Models aus Varnsdorf fertigt exklusiv für MAR in 1:87 den Robur Garant 30 K.

Herpa läßt auch in den Sommermonaten ofenfrische Halbnull-Minis vorfahren. Die Verkleinerungen von Opel Omega, BMW 7401, VW Golf Variant, Renault Laguna und Peugeot 806 machen das Fachgeschäft zum Neuwagensalon. Mit dem Viererset „Berliner Polizei“ gedenkt auch Herpa dem Einsatz der Westmächte, haben doch drei der VW-Busse alliierte Vorbilder.

Mit Verspätung starten die Fahrzeuge der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft (DTM) in die Saison. Die siegreichen Alfa 155 stehen neben den C-Mercedes in der ersten Reihe. Renntransporter und Servicefahrzeuge sind gleichfalls zu haben.



Albedo, 1:87: Mercedes-, Renault-, Volvo-Zugmaschinen und Kofferauflieger mit farbenprächtiger Reklame.

Fotos: Stirl

Rietze baut die Reihe der Fahrzeuge auf Ford Transit-Basis weiter aus. Einsatzmobile von Feuerwehr und DLRG wechseln mit einem Großraumtaxi und einem „Dachser“-Kastenwagen.

Der Iveco Eurostar ist als Solozugmaschine verfügbar und der Setra S 315 HD kommt im „Sammüller“-Outfit.

S.E.S. ist nicht nur als Nachlaßpfleger alter Plasteherrlichkeit aus ehemals volkseigener Produktion aktiv. So wurde der IFA W50 in gekonnter Art und Weise zu einem Pulverlöschfahrzeug der Feuerwehr hochgerüstet. Der Lada Nova 2105 dient nun in reinweiß bei der Autobahnpolizei. Sammler sollten auf die Neuauflage des Ikarus-Reisebusses 31 achten. Ein Teil der Tranche wurde mit „Meißner“ anstelle von „Meißner Stadtrundfahrten“ bedruckt. Eine Rarität von morgen?

Wiking setzt in der Juni-Auslieferung mit einer Sonderpackung Akzente. Zum Preis von 55 Mark erscheinen fünf Taximodelle, die besonders vorbildgerecht werkelnde Epochenspezis unter den Modellbauern ansprechen. Der VW Brezelkäfer als Nottaxi („British Car Hire“) steht für die vierziger Jahre, BMW 501 für die frühen Fünfziger, Opel Kapitän `59 für den Zeitraum bis 1970, der NSU Ro 80 für die frühen Siebziger sowie der VW Caravelle als fast noch aktuelles Modell. Nostalgie ist auch bei den Büssing 8000-Varianten angesagt. Der Koffer-Lastzug „Mundi“ und der „ARAL“-Tankwagen dokumentieren die Zeit der mächtigen Haubenlaster. Zu den Farbveränderungen im Sortiment zählen der nun graue Trabant 601S und der Mercedes 300 SL Roadster, jetzt in hellblau. MAN- und Mercedes-Pritschenkipper rückten bei der hauseigenen „Wimo-Bau“ ein, und der Mercedes Schubgelenkbus O 305 G fährt für den Münchner Airport durch die Straßen Reklame.

Uwe Ruck



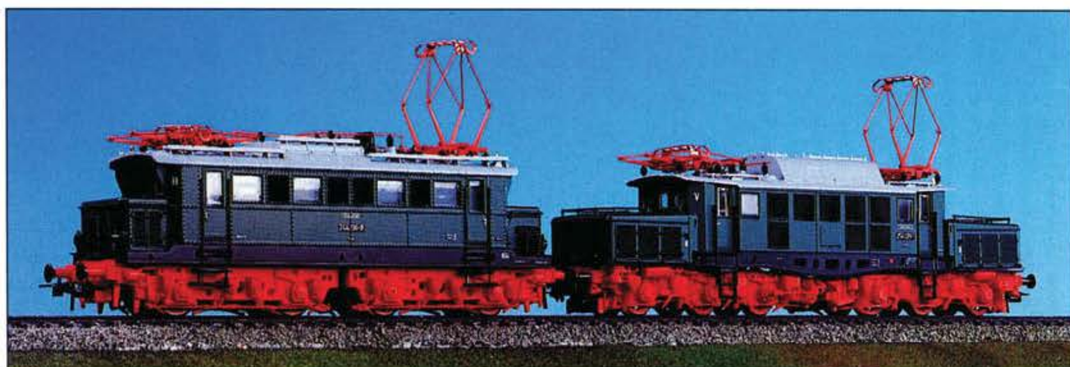
Praliné, 1:87: Feuerwehr-Käfer, Mercedes 220, MB-Möbelwagen und Renault FR1 GTX.

Eisenbahn und Kunst

Märklin beteiligt sich mit den Galerien der Städte Esslingen und Göppingen, der Firma Alcatel SEL sowie der Deutschen Bahn an der Ausstellung „Züge, Züge - Eisenbahn in der zeitgenössischen Kunst". Zum ersten Mal wird das Thema so vielschichtig und umfangreich dargestellt.
Ausstellungsorte sind der Stuttgarter Hauptbahnhof, die Villa Merkel in Esslingen, die Galerie Göppingen und das Märklin-Museum in Göppingen.



Sachsenmodelle liefert den neuen **Großraumgüterwagen, Bauart Eanos**, als DB-, ÖBB- und NS-Ausführung mit NEM-Kupplungsschächten und Kurzkupplungskulissen. Die H0-Modelle unterscheiden sich in den Drehgestellen: Die DB- und NS-Ausführungen sind mit LHB952-, die ÖBB-Variante mit Y25 Drehgestellen versehen.





Roco variierte die Ellokbaureihen **E18, E44 und E94** zu **DR-Modellen** der Epoche V. Während sich die technische Ausstattung nicht verändert hat, wurde das Äußere den DR-Vorbildern angepaßt. So tragen die H0-Modelle das bei der DR verwendete Farbkleid und entsprechende Anschriften. Die Stromabnehmer sind vorbildgetreu.

FLEISCHMANN

◄ Fleischmann hat den DB-**Schwenkdachwagen** der Bauart Taes[887] im Programm. Das detaillierte Epoche-II-Fahrzeug ist lesbar beschriftet. Eine Kurzkupplungskulisse führt den Kupplungskopf der Fleischmann-Profi-Kupplung, die in einem NEM 362-gerechten Aufnahmeschacht steckt. Die Dachhälften lassen sich vorbildgetreu öffnen.

PIKO

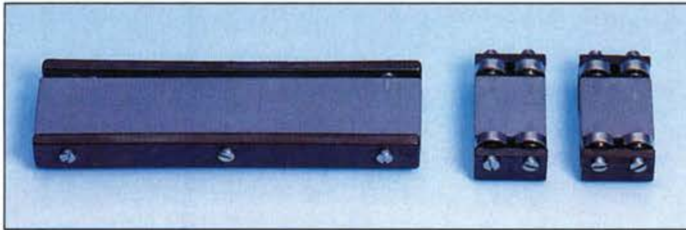
◄ Aus dem Hause Piko kommen der **Bierwagen** der Feldschlößchenbrauerei (Epoche I, KSStEB) und der **Wärmeschutzwagen**, Bauart Berlin (Epoche II, DRG). Beide H0-Wagen sind mit gedrehten und brünierten Radsätzen ausgestattet. Die NEM-Aufnahmeschächte werden von Kurzkupplungskulissen geführt.

MINITRIX

Fünf DB-**S-Bahnwagen** mit Werbung für verschiedene Fußballvereine liefert Trix in der Nenngröße N. Die Wagen sind der Epoche IV zuzuordnen. Die N-Kupplungen werden von einer Kupplungskinematik geführt. ►

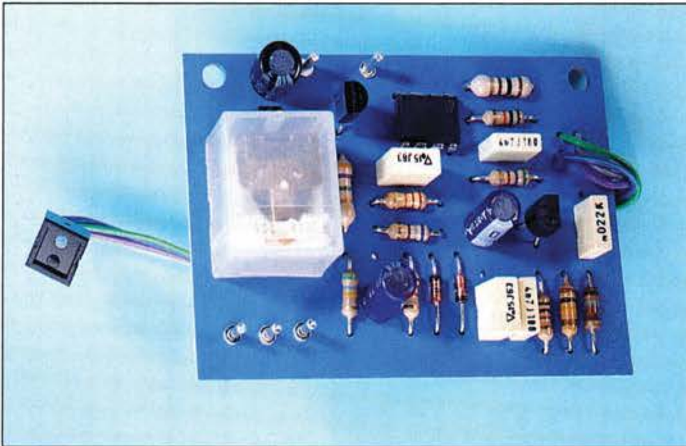


Fotos: Stirl



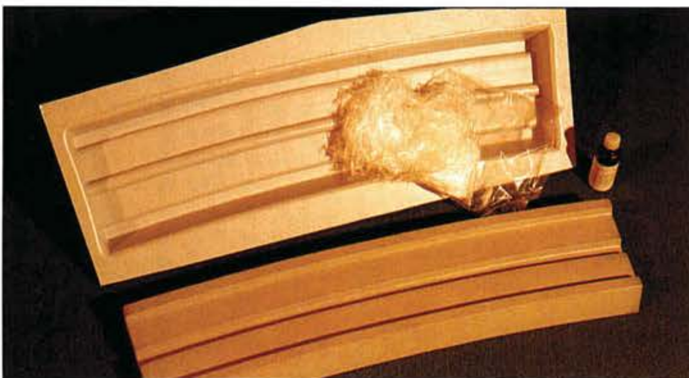
VERBECK
MODELLBAU

In Dortmund zeigte Verbeck-Modellbau, Postfach 2024, 5960 Olpe, einen neuen **Prüfstand**, der es ermöglicht, Triebfahrzeuge zu betreiben, ohne daß sie wegfahren können. Für alle Spurweiten gibt es das dreiteilige Hilfsmittel: zwei Böcke mit drehbaren Rollen und ein Bock ohne Rollen.

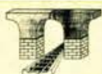




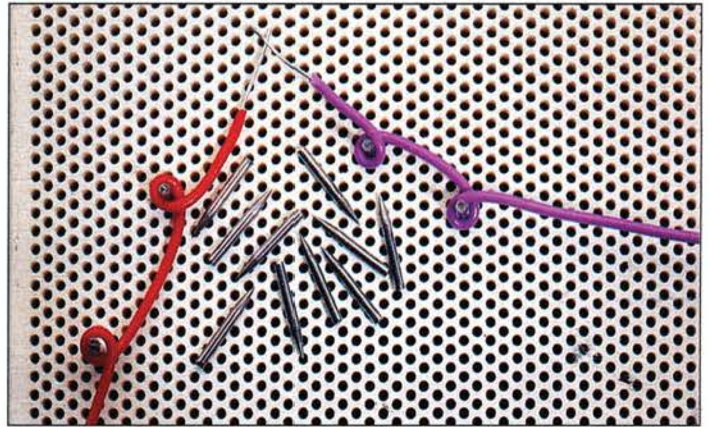
Als Alternative zu Reedkontakten bietet M. Zaade, Kastanienallee 65, 38102 Braunschweig, eine **Reflexlichtschranke** an. Die Elektronik soll ohne Umbauten an den Fahrzeugen vobeigeführte Gegenstände auf eine Entfernung von 12 mm erkennen. Der Sensor, der im Gleis untergebracht wird, ist über ein 200 mm langes Kabel mit dem Basismodul verbunden. Die Schaltung hat einen Strombedarf von etwa 150 Milliampere.
Der Baustein kostet 30 Mark.



Fotos: Stirl



Die „concrete-manufactury berlin-müggelheim", Glottertaler Straße 18, 12559 Berlin, hat ihr Programm an Gleisbettungsteilen aus Faserbeton für LGB-Schienen erweitert.
Neu ist das **Bettungsteil** mit einem Radius von 3 000 mm, in das Flexgleis eingelegt werden kann. 32 dieser Elemente ergeben einen Vollkreis. Mit diesem großen Radius wird es möglich, auch großzügige Bogenführungen mit einer Betonbettung zu versehen.
Die Bettung gibt es fertig oder als Gießform.



Oft wünscht man sich beim Löten oder Montieren eine dritte Hand. Die Wemoba GmbH, Rebenweg 38, Postfach 314, CH-2542 Pieterlen bietet eine **Lochrasterplatte**, 140 x 200 mm, Lochraster: 2,5 mm, aus hitzebeständigem Material an. Dazu wird eine Schachtel mit Stahlstiften geliefert, die zum Einstecken in die Bohrungen gedacht ist. Damit ist es möglich Gegenstände zu fixieren oder einen Kabelbaum zu legen. Preis: 72,50 sFr.



Krawattenklammern und **-schieber** mit Modellbahnmotiven bekommt man bei „Der Modellprofi", Detlef Kisker, Groppenbrucher Str. 174, 44359 Dortmund. Die Modellbahnräder sind mit Goldstaublack beschichtet und auf den Träger aufgeklebt.

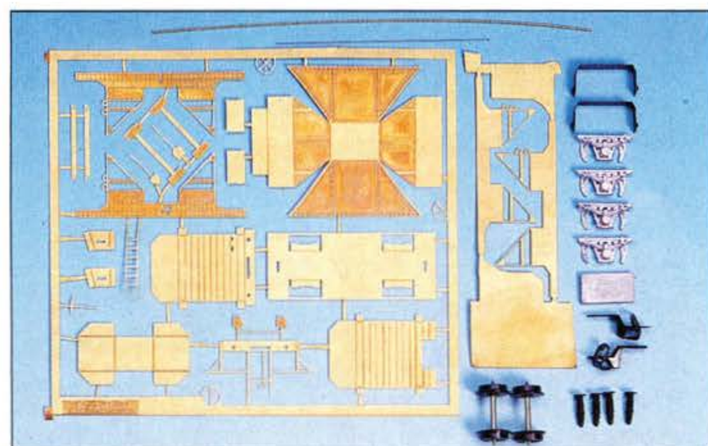


Werkfoto

DIETZ
MODELLBAHNTECHNIK

Dietz-Modellbahnelektronik, Hindenburgstraße 31, 75339 Höfen, stellt einen **Kehrschleifen-Elektronikbaustein** her, der auf Digitalanlagen, die mit dem Lenz-System betrieben werden, eingesetzt werden kann.





KEHI MODELLBAU

Schwere **Pferdegespanne** aus Metallguß stellt Kehi-Modellbau, Hellerstr. 7, 99817 Eisenach her. Die bemalten Kleinserienmodelle lassen sich auf H0-, aber auch auf TT-Anlagen plazieren.
Kehi liefert Kunststoffmodelle von Reisezugwagen der Harzer Schmalspurbahn.

Schwaetzer TT

Schwaetzer-TT, Auf dem Ruhbühl 147, 88090 Immenstaad, vertreibt den Heede-Bausatz des **Talbot-Wagens**. Alle Teile zum Bau des TT-Modells liegen bei. Die Achslagerblenden bestehen aus Weißmetall, Rahmen und Aufbau sind aus einer Messing-Ätzplatine zu fertigen.

MINITRIX

Das Signalsortiment von Minitrix ist um ein einflügliges **bayerisches Formsignal** erweitert worden. Das N-Modell kann unterflur eingebaut werden und ist beleuchtet. Schaltkontakte können zur Zugbeeinflusung oder Rückmeldung verwendet werden.



Fotos: Stirl

Hinweis: Die BR 346 in TT (Umbaubeschreibung in Heft 5/94, S. 55) wird von den Firmen Klose, Dorfstraße 12, 04828 Altenbach und TT-Club, Wilhelm-Pieck-Straße 110, 10119 Berlin angeboten.



Edeldampfroß

Sechsfachgekuppelte Dampflokomotiven, wie die württembergische K, sind wegen des komplizierten Bogenlaufverhaltens selten. Da ist es spannend zu testen, ob das exklusive H0-Fahrzeug von Rivarossi in engen Modellbahnbögen sicher fährt.

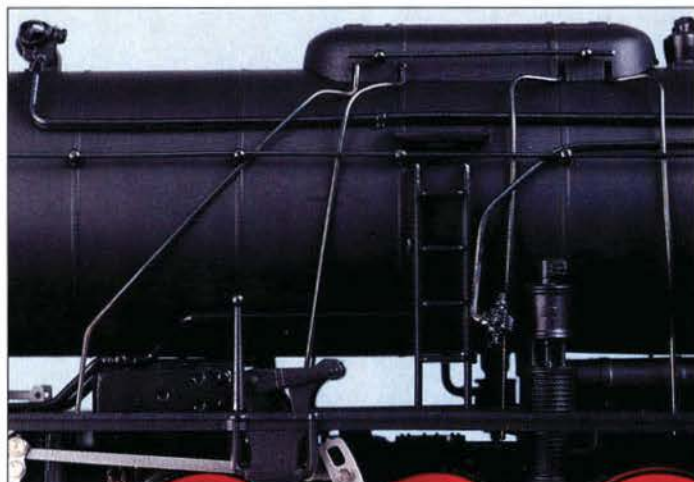
Niemand erwartet, daß die sechsfachgekuppelte und 20 Meter lange württembergische K einen Bogen mit einem Radius von 31 Metern durchfährt. Doch das H0-Modell von Rivarossi schafft es: Das Fahrzeug mit einem Achsstand von 86,2 Millimetern zwängt sich durch einen Gleisradius von 356 Millimetern! Auch beim Durchfahren der Bogenweichen gab es keine Probleme. Sogar die Schikane meisterte unser Modell anstandslos.

Diese große Leistung wird erreicht, indem die Radsätze der 1., 3., 4. und 5. Achse seitenverschiebbar gelagert sind und maximal um 4 Millimeter ausgelenkt werden können. Die enganliegenden Bremsbacken werden durch die Spurkränze mit verschoben. Auch das Gestänge verfügt über ausreichende Beweglichkeit. Damit die Vorlaufachse keine Probleme bereitet, ist die Deichsel beweglich und der Radsatz in Langlöchern geführt.

Obwohl bei kleinen Radien das Modell seitlich weit überhängt, wird der von der NEM 103 vorgeschriebene Lichtraum eingehalten. Dennoch sollte man das Modell nur wenn es sein muß auf kleinen Radien fahren lassen, da das sonst gute optische Erscheinungsbild durch die extremen Auslenkungen leidet.

Bei einem Preis von etwa 500 Mark sind die Erwartungen an die Gestaltung des Modells hoch. Lokomotive und Tender bestehen aus 363 Teilen. Sie haben dementsprechend viel zu bieten. So wurden alle Kesselleitungen und -armaturen, Handgriffe, die Steuerwelle und Ventile einzeln angesetzt. Zierlich wirken die aus 0,4 Millimeter dickem Draht hergestellten Griffstangen und ihre aus Messing gefertigten Halteelemente.

Das fein gravierte Führerhaus besteht, wie alle Gehäuseteile, aus Kunststoff mit einer Rastverbindung über der Feuerbüchse. Der Führerstand ist sorgfältig nachgebildet, das Handrad der Steuerung ein eingesetztes Einzelteil. Der freie Durchblick zwischen



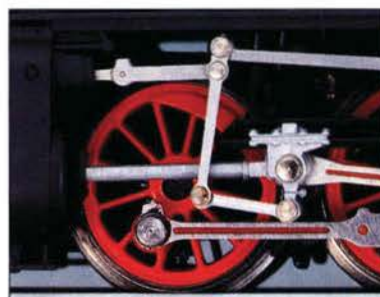
Alle Aggregate und Leitungen der württembergischen K sind einzeln angesetzt.

Das Vorbild

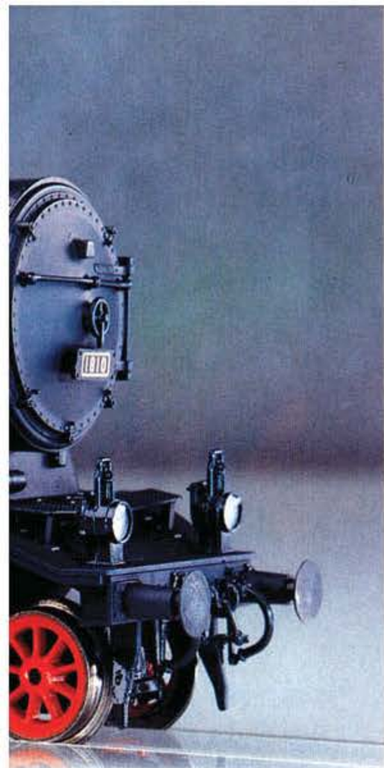
Die Württembergische Staatsbahn war durch ihre Streckenverhältnisse gezwungen, eine Vorreiterrolle beim Bau leistungsfähiger Gebirgsmaschinen unter den deutschen Länderbahnen einzunehmen. Die Bahnverwaltung entschied sich für eine sechsfach gekuppelte Steifrahmenlokomotive mit Seitenverschiebbarkeit des 1. und 6. Kuppelradsatzes. Die Spurkränze der Räder des 3. und 4. Kuppelradsatzes waren um 15 Millimeter geschwächt. Um mit dieser Lokomotive die maximal mögliche Leistung bei wirtschaftlichem Betrieb zu erzielen, erhielt sie ein Vierzylinder-Heißdampf-Verbundtriebwerk, einen Überhitzer mit 80 m² Heizfläche und eine Speisewasser-Vorwärmanlage.

Beim Zweiachsantrieb nach de Glehn arbeiteten die äußeren Niederdruckzylinder auf den 4. Kuppelradsatz, die innenliegenden Hochdruckzylinder auf den 3. Kuppelradsatz, der eine doppelt gekröpfte Achswelle besaß. Um mit den inneren Treibstangen über die Achswelle des 2. Kuppelradsatzes hinwegzukommen, mußte diese auch gekröpft werden. Die württembergische K zog in der Ebene 2 600 Tonnen mit 50 km/h und auf 25 0/00 Steigung 420 Tonnen mit 25 km/h. Bis zur Elektrifizierung der Geislinger Steige 1933 taten sie dort, dann auf anderen Strecken Württembergs, Dienst. 1942 kamen die Maschinen an den Semmering in Österreich, während des Krieges sogar bis nach Ungarn und Jugoslawien. Die an die DB zurückgegebenen Lokomotiven wurden 1953 ausgemustert.

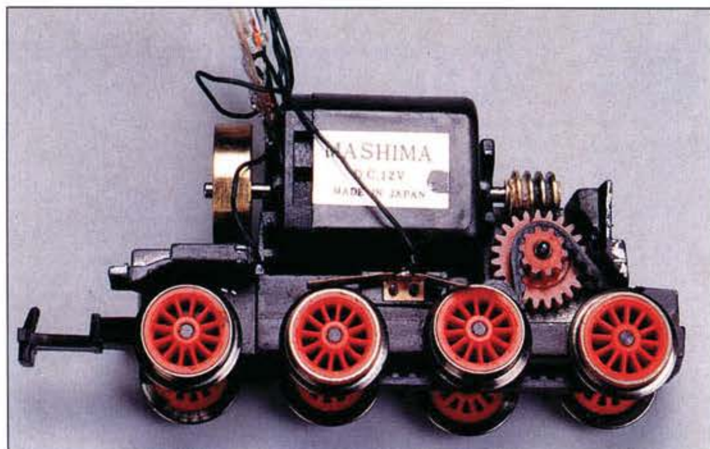
Quelle: Weisbrod; Bäzold; Obermayer: Typenbuch deutscher Lokomotiven. transpress Verlagsgesellschaft 1992.



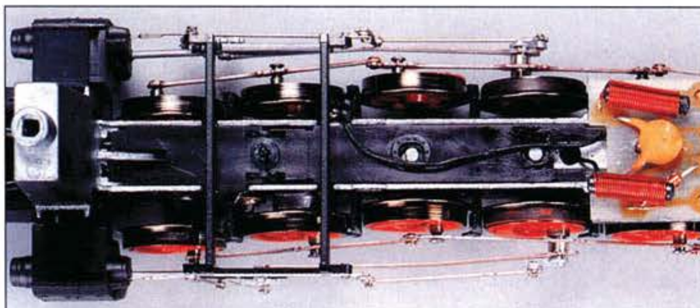
Das Gestänge des Sechskupplers ist zierli



Kessel und Umlauf ist beim Vorbild typisch. Man findet ihn auch im Modell gut dargestellt. Dadurch werden alle Funktionselemente sichtbar. Sauber sind Schmieröl-, Wasser- und Luftpumpe sowie der Druckluftkessel nachgebildet. Der Umlauf hat eine feine Riffelstruktur.
Auch die innenliegenden Hochdruckzylinder und die Kolbenschieber sind angedeutet. Die außenliegenden Zylinder können mit verschiedenen Deckeln bestückt werden. Durch unterschiedliche Kolbenstangenschutzrohre wird der nötige Platz



Der neue Zahnriemenantrieb ist platzsparend und geräuscharm.



Von oben gesehen: Die Lokomotivachsen sind extrem seitlich verschiebbar.



Die freistehenden Laternen werden über Fiberglasfasern beleuchtet.

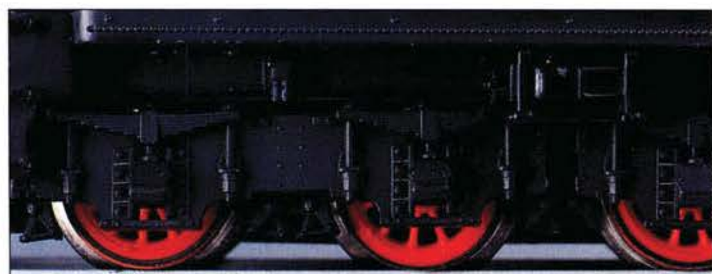
geschaffen, der für die Radsatzauslenkung in engen Bögen erforderlich ist.
Obwohl das Modell vom Tender angetrieben wird, trägt der Treibradsatz Haftreifen. Sie dienen dazu, daß die Räder sicher mitlaufen. Aus nichtrostendem Stahlblech wurden die Steuerungs- und Gestängeteile im Ätzverfahren hergestellt. Sie wirken zierlich. Nur der Kreuzkopf mit Kolbenstange, die Gleitbahn und die Gegenkurbel bestehen aus Kunststoff. Die Vertiefungen im Gestänge sind exakt mit roter Farbe ausgelegt.

Die Laternen auf den Pufferbohlen stehen vorbildgetreu frei. Die Beleuchtung der hinteren Lampen erfolgt über Prismen. Die vorderen Lampen erhalten ihr Licht von einer Glühlampe in der Feuerbüchse. Fiberglasfasern dienen der Lichtleitung.
Tendergehäuse und -fahrgestell sind sauber graviert und vorbildgetreu detailliert. Die gefederte Kupplung zwischen Lok und Tender sorgt nach dem Prinzip der Kurzkupplungskinematik auch in Bögen für einen möglichst geringen Abstand.
Die Maschine ist in einem angenehmen Mattschwarz lackiert. Obwohl griff- und abriebfest, sollte man das Modell nur mit Handschuhen berühren: Jeder Fingerabdruck bleibt sichtbar. Die Anschriften sind von guter Qualität. Auch die kleinsten Texte können gelesen werden, wenn man eine Lupe zur Hilfe nimmt.

Das Modell wird von einem leistungsfähigen Motor angetrieben, der einen fünfpoligen schräggenuteten Anker mit einer Schwungmasse hat. Die Kraft wird mit einem Schnecken-Stirnradgetriebe und einem kohlefaserverstärkten Zahnriemen übertragen. Der Riemen treibt geräuscharm zwei Tenderachsen an. Bei etwa 3 Volt fährt das Modell mit umgerechnet 8 km/h an. Liegt die Nennspannung von 12 Volt an, ist eine Geschwindigkeit von 80 km/h zu messen. Die Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes wird bei knapp 10 Volt erreicht. Auch bei Belastung mit unserem 30- und 60achsigen Meßzug verändern sich diese Werte kaum. Trotz der Schwungmasse auf der Ankerwelle, rollt das Modell nach Abschalten der Spannung nicht sehr weit. Bei Nennspannung werden knapp 60 Millimeter erreicht, bei 7 Volt sind es nicht einmal 20 Millimeter. Kurze kontaktlose Gleisstellen dürften bei höheren Geschwindigkeiten keine Schwierigkeiten machen.
Es empfielt sich, die Haftreifen sauber zu halten und gegebenenfalls zu erneuern, da sonst die Zugkraft drastisch sinken kann.

Egon Jakobi, Rainer Ippen

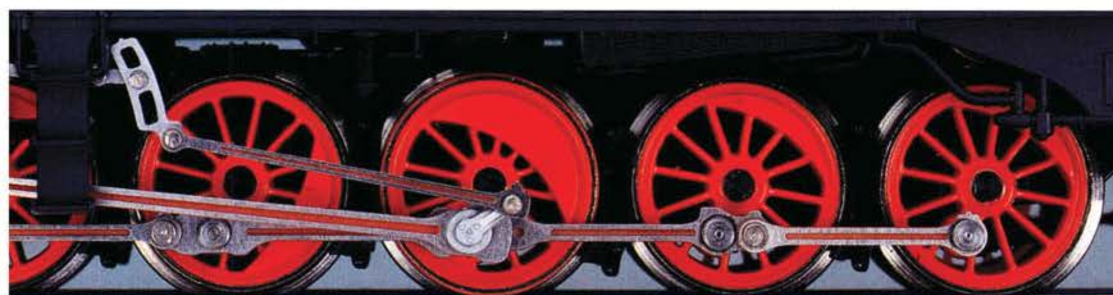




Die Tendernachbildung zeigt, mit welcher Sorgfalt gearbeitet wurde.

FAZIT

Rivarossis Modell der württembergischen K (BR 59) wird höchsten Ansprüchen an Gestaltung und Fahreigenschaften gerecht. Der Preis ist dementsprechend hoch.

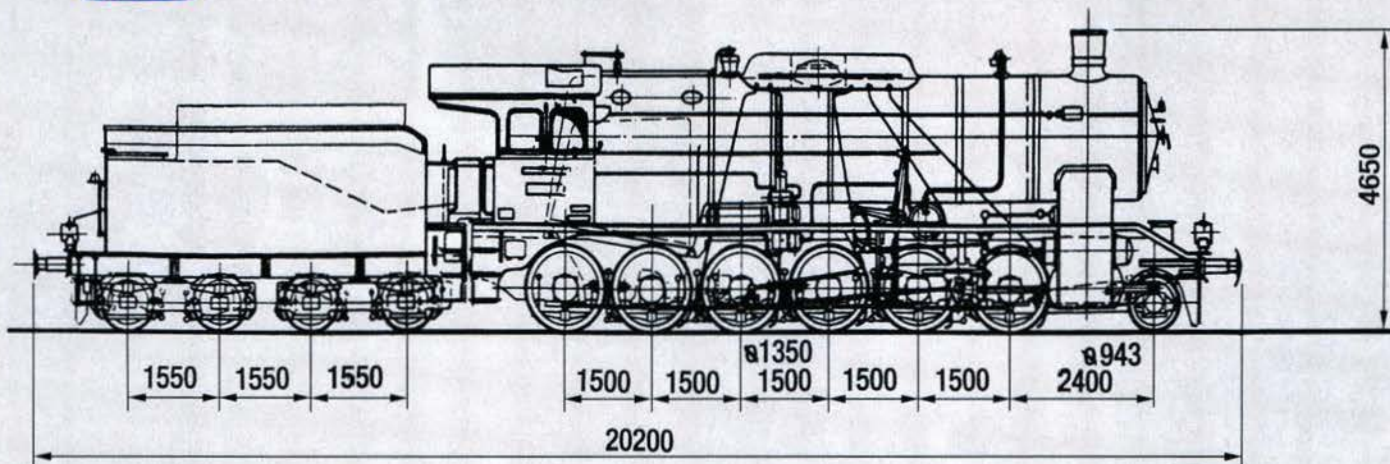


Fotos: Stirl

fertigt. Dennoch gibt es keine Schwierigkeiten beim Durchfahren enger Bögen.

DATENBLATT württ. K 1810 von Rivarossi

Modell Eisen Bahner TEST





Hersteller:
Rivarossi (Italien)
Bezeichnung:
Schlepptenderlokomotive württembergische K (später BR 59)
Konstruktionsjahr:
1993
Nenngröße / Spur:
H0 / 16,5 Millimeter
Epoche:
I, bis 1925
Längenmaßstab:
1:87



Stromsystem:
Zweischienen, Gleichspannung
Polarität:
die in Verkehrsrichtung rechte Schiene ist positiv, entspricht der NEM 631
Steuerungssystem:
ohne
Stromabnahme:
Stahlstifte an Innenseite der Spurkränze der 2. Kuppelradachse, Kupferblechfedern schleifen auf den Spurkränzen aller vier Tenderräder
Beleuchtung:
fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal, ab etwa 7 Volt sichtbar
Motor:
fünfpoliger Mashima-Motor mit Schwungmasse
Kraftübertragung:
Schneckentrieb und Zahnriemen

Maßvergleich	Vorbild [mm]	1 : 87 [mm]	Modell [mm]
Länge über Puffer	20 200	232,2	232,0
Höhe über SO	4 650	53,5	53,5
Radstand Treib- und Kuppelräder	1 500	17,2	17,2
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1 350	15,5	15,1
Laufraddurchmesser	943	10,8	10,8
Radstand Tenderdrehgestell	1 550	17,8	17,8
Tenderraddurchmesser	1 000	11,5	11,2

Haftreifen:
an dritter Tenderachse und Treibachse
Kupplung:
nur am Tender Hakenkupplung im Kupplungsaufnahmeschacht entsprechend NEM 362, kurzkupplungskinematik
Gehäuse:
Gehäusematerial: Kunststoff. 363 Einzelteile
Fahrgestell:
Druckgußgestell



Nennspannung:
12 Volt
Strom bei Nennspannung:
0,2 Ampere
Masse:
450 Gramm
kleinster befahrbarer Radius:
356 Millimeter bei abgenommenen Kolbenstangenschutzrohren
Erwärmung:
nicht wahrnembar

Zugkraft über Rolle bei Nennspannung:
0 % Steigung: 1,35 Newton
5 % Steigung: 1,10 Newton
10 % Steigung: 0,90 Newton
Geräusch:
geräuscharm



Gehäusedemontage:
Tenderoberteil läßt sich leicht abnehmen, es besteht jedoch die Gefahr, daß die Haltenasen abbrechen. Die Lokomotive ist kompliziert zu zerlegen.
Zugänglichkeit der Innenteile:
Tender: mäßig
Lokomotive: schlecht
Zurüstteile: viele Kleinteile wie Handgriffe, Leitern und Tenderbühne, in der Anleitung nur mäßig beschrieben

Besonderheiten:
Federpuffer
Bedienungsanleitung:
Sprache: viersprachig
Vorbildteil: knapp
Wartungsangaben: kurz und ausreichend
Ersatzteilliste: übersichtlich
Verpackung:
Schaumgummieinsatz liegt in Kartonschachtel

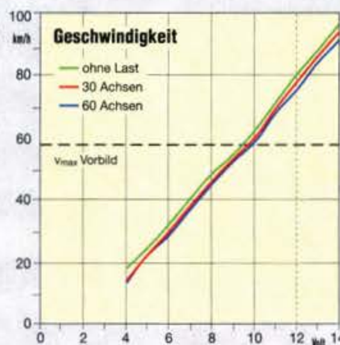


Preis:
etwa 500 DM
Katalognummer:
1300
im Handel:
seit November 1993
Varianten:
ÖBB-, DR-, DB- und zweite württembergische Ausführung, auch für Dreileiter-Wechselstrom

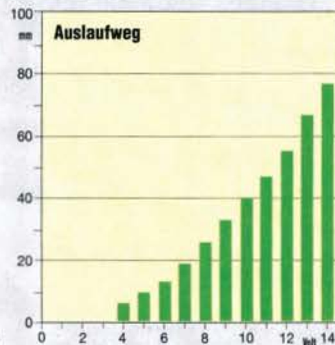
Die angegebenen Werte wurden für ein uns vorliegendes Modell ermittelt. Fertigungsschwankungen und Exemplarstreuung können zu abweichenden Werten bei anderen Modellen führen.

Fahrwerte	U_0 [V]	v_0 [km/h]	I_0 [A]	s_{30} [V]	U_{30} [km/h]	I_{30} [A]	V_{60} [V]	U_{60} [A]	V_{60} [V]	I_{60} [A]
	OHNE LAST				30 ACHSEN			60 ACHSEN		
Anfahren	3,0	8	0,15	–	2,9	7	0,14	3,3	8	0,17
Kriechen	2,9	8	0,14	–	2,7	6	0,14	3,1	7	0,16
bei U_{min}	4,0	17	0,20	6	4,0	15	0,16	4,0	14	0,17
bei U_{Nenn}	12,0	80	0,14	57	12,0	78	0,23	12,0	76	0,23
bei 40 km/h	7,0	40	0,17	19	7,3	40	0,19	7,4	40	0,20
bei 60 km/h	9,5	60	0,19	36	9,7	60	0,21	9,9	60	0,21

U_0 = Spannung ohne Belastung; U_{30} = Spannung mit 30 Achsen; U_{60} = Spannung mit 60 Achsen; I_0 = Strom ohne Belastung; I_{30} = Strom mit 30 Achsen; I_{60} = Strom mit 60 Achsen; s_0 = Auslaufweg ohne Belastung; U_{Nenn} = Nennspannung; U_{min} = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt



Lesebeispiel: Unter allen Belastungen erreichte das Modell die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes bei knapp 10 Volt. Bei Nennspannung wurden maßstäblich umgerechnet 80 km/h gemessen.



Lesebeispiel: Obwohl das Modell mit einer Schwungmasse ausgestattet ist, hat es einen verhältnismäßig geringen Auslaufweg. So wurden nach dem Abschalten der Nennspannung nur 57 Millimeter gemessen.

Reichsbahn-Quartett in N «piccolo»



***Neu:** Schlepptender-Dampflok, Baureihe 56 der Deutschen Reichsbahn (7158).*

Schlepptender-Dampflok der Baureihe 56

Die bullige Güterzuglok der preußischen Bauart G 8^2 war bei der Deutschen Reichsbahn der ehemaligen DDR zuletzt im schweren Verschubdienst tätig. Aber auch vor Personenzügen traf man sie aufgrund ihrer guten Beschleunigung an. Unser neues N «piccolo«-Modell der 56 2162 in der Ausführung der Epoche III mit Zweilicht-Spitzensignal ist mit viel Liebe zum Detail nachgebildet und weist alle reichsbahntypischen Beschriftungen auf.

Abteilwagen preußischer Bauart

Bis in die 60er Jahre liefen bei der DR die Abteilwagen preußischer Bauart. Im Gegensatz zur Ursprungsbauart entfernte die Reichsbahn jedoch die Wagenklassenbezeichnungen, brachte aber das typische DR-Logo an. Die drei N «piccolo»-Modelle, ein Gepäckwagen der Bauart Pw4 und zwei Abteilwagen der Bauart B4, verfügen über eine Kulissenmechanik Ⓚ, die in Verbindung mit der PROFI-Kupplung 9545 echten Kurzkupplungsbetrieb erlaubt. Dank der einfachen Steckmechanik ist der Tausch der serienmäßig montierten Standard-Kupplungen gegen PROFI-Kupplungen spielend leicht.

Vorankündigung:
7076 · N «piccolo»-Tenderlok, Baureihe 78^{0-5} der Deutschen Reichsbahn, Epoche III, lieferbar ab Herbst '94.



***Neu:** Gepäckwagen der Bauart Pw4 (8784) und Abteilwagen der Bauart B4 (8785) mit nachträglich montierter PROFI-Kupplung (9545) und Innenbeleuchtung (9459).*



***Neu:** Abteilwagen der Bauart B4 (8786) mit Zugschlußscheiben.*

Neu von FLEISCHMANN:

7158 · Schlepptenderlok der DR, Baureihe 56^{20-29}, LüP: 111 mm
8784 · Gepäckwagen, Bauart Pw4 der DR, LüP: 116 mm
8785 · Abteilwagen, Bauart B4 der DR, LüP: 116 mm
8786 · Abteilwagen, Bauart B4 der DR, mit Zugschlußscheiben, LüP: 116 mm

FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis



Power aus Rußland

DR-Modelle erfreuen sich großer Beliebtheit. Wir stellten die 232 in N von Trix auf unser Testgleis.

Ausreichend Power um den 60achsigen Belastungszug sicher zu befördern. Dabei werden Spitzengeschwindigkeiten erreicht, von denen das Vorbild träumt. Ein von uns getestetes Modell fuhr bei Nennspannung umgerechnet 400 km/h. Doch dieses Modell ist nicht typisch. Das belegen die Messungen an einem anderen Fahrzeug. Es erreichte bei 12 Volt 300 km/h. Auffällig ist auch der große Unterschied zwischen Anfahren und Kriechen. Während unser Modell mit durchschnittlich 5 Volt und 131 km/h ruckartig anfuhr, konnte die Fahrspannung beim rollenden Modell auf durchschnittlich 3,3 Volt herabgesenkt werden. Dabei hatte die Lokomotive eine Geschwindigkeit von nur 30 km/h. Offensichtlich muß der Motor beim Anfahren ein großes Eigen- und Getriebedrehmoment überwinden, ehe er das Modell fortbewegen kann.



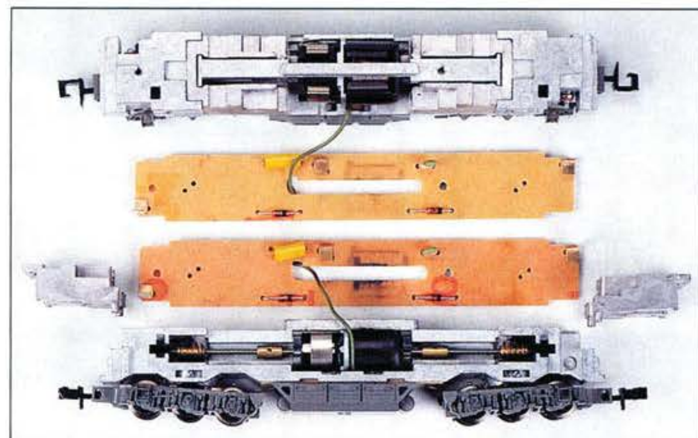
Das Fahrwerk ist von einem anderen Modell.

Das Gehäuse ist sauber lackiert und beschriftet. Kleinere Anschriften und auch das farbig dargestellte Fabrikschild sind angedeutet. Die Gravuren sind gut ausgeführt, wobei besonders angenehm die Gitter für die Propellerlüfter auf dem Dach auffallen. Während die Darstellung des Daches gut gelungen ist, geben die Seitenansichten die Proportionen nicht 100%ig wieder. So wirken die Seitenfenster am Führerstand etwas zu klein. Sie müßten nach unseren Unterlagen so hoch sein, wie der Abstand über drei Längssicken beträgt. Die Drehgestelle der 232/234 wurden nicht nachgebildet. Sie stammen von einem anderen Modell, wie auch das Fahrwerk. So ist auch zu verstehen, warum einige Maße nicht exakt im Maßstab übertragen wurden.



Trix hat Kompromisse in Kauf genommen, um den Entwicklungsaufwand zu begrenzen. Leider spiegelt sich das nicht im Verkaufspreis wieder.

Günter Driesnack, Rainer Ippen



Großvolumiger Ballast gewährleistet einen sicheren Kraftfluß zum Gleis.



Exakte Detaillierung, guter Druck; aber mangelnde Vorbildtreue stellt das Preis-Leistungs-Verhältnis in Frage.

Fotos: Stirl

Das Vorbild

Für den InterCity- und Interregio-Verkehr auf nichtelektrifizierten Strecken baute die Deutsche Reichsbahn ab 1992 Lokomotiven der Baureihe 132 (ab 1992: 232) für eine zulässige Geschwindigkeit von 140 km/h um. Die Lokomotiven der Baureihe 130 (ab 1992: 230), die diese Geschwindigkeit fahren können, besitzen keinen Heizgenerator. Den Umbau nahm das Raw Cottbus im Rahmen einer General-Instandsetzungsstufe V7 vor. Dabei sind das Achslagergetriebe (Ritzel und Großrad) geändert, und die Bremsanlagen sorgen für eine bessere Wärmeableitung. Änderungen am Dieselmotor und an den Fahrmotoren waren nicht erforderlich, weil beide ausreichend leistungsfähig dimensioniert sind. Geplant war der Umbau von 50 Lokomotiven, von denen Anfang Juni 1992 31 ausgeliefert wurden. Außer 234 467 (Bw Halle G) und 234 488 (Bw Eisenach) sind alle Maschinen beim Bw Berlin Hbf beheimatet. Die Ordnungsnummer bleibt nach der Unterzeichnung in BR 234 unverändert. 1992 sind Versuche mit neuen Dieselmotoren von Caterpillar und MaK für die BR 234 angelaufen.

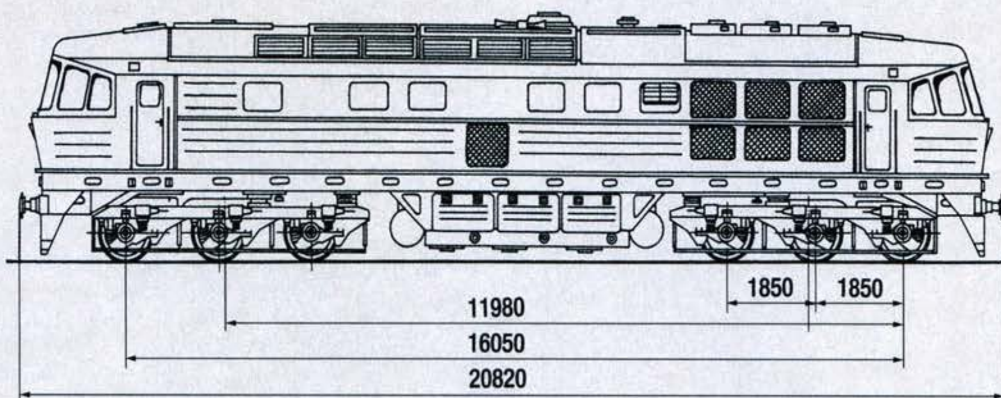
Quelle: Weisbrod; Bäzold; Obermayer: Typenbuch deutscher Lokomotiven. transpress-Verlagsgesellschaft 1992.

Fazit

Bei der Gestaltung der 232/234 von Trix wurden starke Kompromisse gemacht. Die Fahreigenschaften laden zum Spielen ein, doch dazu ist das Modell zu teuer.

DATENBLATT 232/234 von Minitrix

Modell Eisen Bahner TEST





Hersteller:
Trix-Mangold (Deutschland)
Bezeichnung:
Diesellok 232 026 und 234 440 der DR
Konstruktionsjahr:
1991
Epoche:
V, nach 1990
Nenngröße / Spur:
N, 9 Millimeter
Längenmaßstab:
1:160



Stromsystem:
Zweischienen, Gleichspannung
Polarität:
die in Verkehrsrichtung rechte Schiene ist positiv, entspricht der NEM 631
Steuerungssystem:
ohne
Stromabnahme:
Alle Räder einer Seite liegen auf Masse, je Drehgestell das erste und dritte Rad greifen über einen Schleifer an der Spurkranzinnenseite den anderen Pol ab, der über eine weitere Schleiffeder und eine isolierte Schleifplatte ins Gehäuseinnere übertragen wird.

Maßvergleich	Vorbild [mm]	1 : 160 [mm]	Modell [mm]
Länge über Kupplung	20 820	130,1	126,2
Drehzapfenabstand	11 980	74,9	74,9
Radstand im Drehgestell	1 850	11,6	10,0

Motor:
dreipoliger Trix-Motor
Beleuchtung:
fahrtrichtungsabhängiges Dreilichtspitzensignal
Kraftübertragung:
beidseitige Kardanwelle, Schnecken- und Stirnradgetriebe mit Metall- und Kunststoffzahnrädern auf jeweils eine Drehgestellachse
Haftreifen:
Die Räder einer der beiden angetriebenen Achsen tragen Haftreifen.
Kupplung:
Standard-N-Klauenkupplung
Gehäuse:
einteiliges Kunststoffgehäuse
Fahrgestell:
Druckgußrahmen



Nennspannung:
12 Volt
Strom bei Nennspannung:
0,21 Ampere
Masse:
115 Gramm

kleinster befahrbarer Radius:
194,6 Millimeter
Zugkraft über Rolle bei Nennspannung:
0 % Steigung: 0,35 Newton
5 % Steigung: 0,30 Newton
10 % Steigung: 0,20 Newton
Erwärmung:
nicht wahrnehmbar
Geräusch:
wahrnehmbar



Gehäusedemontage:
einfach, durch Aufspreizen und Abziehen
Zugänglichkeit der Innenteile:
Alle Verschleißteile können gut gewartet werden.
Zurüstteile:
keine
Bedienungsanleitung:
Sprache: deutsch, englisch, französisch, holländisch, schwedisch
Vorbildteil: fehlt
Wartungsangaben: ausführlich und bebildert
Ersatzteilliste: ausführlich mit großer Explosionsdarstellung
Verpackung: durchsichtige Kunststoffschachtel
Katalognummer:
12875 / 12876

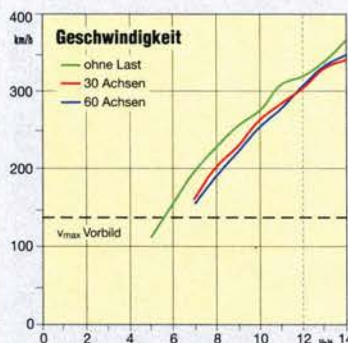


Preis:
etwa 160 bis 200 DM
im Handel:
Sommer 1993
Varianten:
keine weiteren

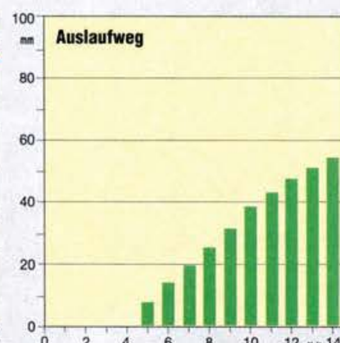
Die angegebenen Werte wurden für ein uns vorliegendes Modell ermittelt. Fertigungsschwankungen und Exemplarstreuung können zu abweichenden Werten bei anderen Modellen führen.

Fahrwerte	U_0 [V]	v_0 [km]	I_0 [A]	s_0 [mm]	U_{30} [V]	v_{30} [km/h]	I_{30} [A]	U_{60} [V]	V_{60} [A]	I_{60} [A]
	OHNE LAST				30 ACHSEN			60 ACHSEN		
Anfahren	5,0	114	0,14	–	6,5	150	0,17	6,6	121	0,18
Kriechen	3,0	30	0,12	–	3,5	27	0,14	4,4	45	0,15
bei U_{min}	5,0	93	0,14	11	7,0	164	0,17	7,0	157	0,19
bei U_{Nenn}	12,0	302	0,21	47	12,0	305	0,22	12,0	307	0,24
bei 120 km/h	5,5	120	0,15	13	–	120	–	–	120	–

U = Spannung
I = Strom
s = Auslaufweg
U_{Nenn} = Nennspannung
U_{min} = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt



Lesebeispiel: Bei etwa 5,5 Volt erreicht die unbelastete Lokomotive bereits die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes von 140 kmh. Bei Nennspannung werden auch unter Belastung umgerechnet etwas mehr als 300 km/h gefahren.



Lesebeispiel: Das Modell besitzt einen mäßigen Auslaufweg. So läuft es bei Nennspannung knapp 50 Millimeter weit. Kontaktprobleme sind nur an isolierten Gleisabschnitten zu erwarten, die länger als das Modell sind, da beide Drehgestelle Strom abnehmen.

Im Schienenbus nach Wuitz

Die Brücke mit Pulsometer über den Schnauderbach hatte es uns angetan, als wir im MEB 10/90 über die H0m-Nachbildung der Gera–Meuselwitz–Wuitzer Eisenbahn (G.M.W.E.) berichteten. Inzwischen hat die fertiggestellte Modulanlage der Arbeitsgruppe Mitte im MEV Leipzig ihr Debüt längst hinter sich.

Einst war sie die wichtigste Schmalspurbahn im ostthüringischen Raum, doch heute erinnert sich kaum noch jemand daran, daß es sie jemals gegeben hat. Das einzige, was von der GMWE geblieben ist, ist eine Broschüre aus der transpress-Serie Verkehrsgeschichte und eben jene Modulanlage der Arbeitsgruppe Mitte des Modellbahnvereins „Friedrich List" e.V. Daß sich ausgerechnet die Leipziger dieses Themas angenommen haben, liegt auf der Hand: Der Endpunkt der Bahn, Wuitz bei Meuselwitz, ist nur einen Katzensprung von der Sachsenmetropole entfernt. Beste Gelegenheit, bereits vor der Wende aktive Geschichtsforschung an der Bahn zu betreiben.



„Halt still, dummer Gaul!" Obwohl sich das Ritual täglich wiederholt, gewöhnen sich die Pferde nicht ans Läuten und Pfeifen.

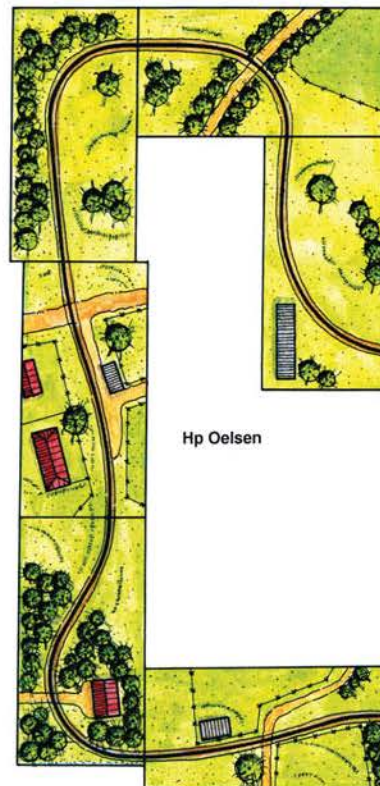
Vom Vorbild

Sowohl die umgebende Landschaft als auch der Eisenbahnbetrieb auf dieser Schmalspurbahn schien prädestiniert für die Nachgestaltung auf einer Modellbahnanlage in Modulen. Landschaftlich reizvolle Talsenken, flache, von weiten Wiesen und Weiden umgebene Linienführung, die kaum von geringen Steigungen unterbrochen wurde, und ausgedehnte Gleisanlagen an den industriellen Schwerpunkten Dachziegelwerk Cretschwitz, Quarzwerk Kayna und den Braunkohlengruben um Meuselwitz bestimmten den Charakter dieser Bahn.

Auch die politischen Umstände waren zur Eröffnungszeit ausgesprochen interessant: In dem im Fürstentum Reuss (jüngere Linie) liegenden Gera-Pforten beginnend, wechselte die Bahn bei Pölzig ins Sachsen-Anhaltische, um schließlich im preußischen Wuitz zu enden. Welch´ herrliche Möglichkeit für den historisch ambitionierten Modellbauer, die späten Neunziger des vorigen Jahrhunderts farbenfroh nachzuempfinden!

Ebenso vielfältig waren die Triebfahrzeuge, die eifrig zwischen den beiden Endbahnhöfen hin- und herzuckelten.

Da sind zunächst mehrere Mallet-Lokomotiven der Baureihe K 44.7 (B´Bn4vt) zu nennen, eine (1´B)´B-gekuppelte Maschine, die von



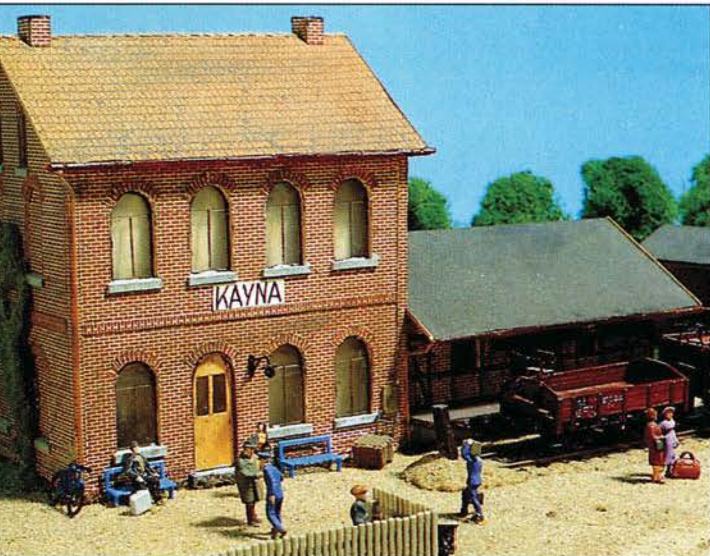
der Harzquerbahn kam, eine kastenförmige Straßenbahnlok sowie ein Schienenbus mit der Achsfolge 1´A. In der späteren Epoche 4 dominierten Einheitslokomotiven aus Babelsberg.

Vom Modell

Die Idee, eine Modulanlage nach Motiven der GMWE zu bauen, entstand 1987, als wir anläßlich des Morop-Kongresses in Erfurt erstmalig gutgebaute Modulanlagen kennenlernten und dabei unsere Liebe für den Modulbau entdeckten. Dem kam entgegen, daß unser Freund Michael Lükkert (Beitrag „Michas Keller" in MEB 10/90) bereits seit vielen Jahren Geschichtsforschung an dieser Bahn betrieben hatte und somit viele Pläne zur Verfügung standen. Als der ModellEisenBahner im Oktober 1990 über unsere Anlage berichtete, war das „Wendezeit-Stadium" erreicht: Sieben Module und zwei Wendeschleifen. Die Gleise entstanden im Selbstbau aus zersägtem TT-Material, die Fahrzeuge und Gebäudemodelle wurden von verschiedenen Mitgliedern unserer Gruppe angefertigt. Unmittelbar nach der Wende nutzten wir die Gunst der Situation und konzipierten unsere Anlage neu. Die Module wurden auf die Maße 1000 x 500 mm gebracht (vorher 800 x 400 mm) und die Gleise und Weichenantriebe komplett auf Erzeugnisse von BEMO umgerüstet. 1991 waren die ersten Module nach der neuen Fasson fertig, die dann, noch kombiniert mit drei alten Modulen, zur Weihnachtsausstellung der Öffentlichkeit vorgestellt wurden. Die Anlage erreichte bereits damals die stattlichen Abmessungen vom 6500 x 3700 mm. Neu war auch die elektrische Steuerung unserer Bahn: Unter allen Modulen liegt eine durchgehende 21polige Leitung, die alle Steuerungs- und Stromversorgungsfunktionen bewältigt. Die Kupplung an den Modul-Stoßstellen erfolgt mit Euro-AV-Steckern und -Buchsen. Als Steuerpult dient ein Händi, von wo aus die gesamte Anlage steuerbar ist. Diese ermöglicht das Zuordnen der sechs Bahnhöfe mit je sechs Fahrstrombereichen und sechs Steuerfunktionen. Die gesamte Steuerung geschieht mit 24-Volt-Relais, die eine eigene Spannungsquelle besitzen. Für die Fahrtrichtungen stehen jeweils ein FZ-1-Trafo von Piko zur Verfügung. So braucht beim Richtungswechsel nicht jedesmal umgestellt zu werden, und die ⇨



„Woll´n wir Wasser nehmen, Meester?" Bei Bedarf können die Lokomotiven auf der freien Strecke den Vorrat ergänzen (Pulsometer).



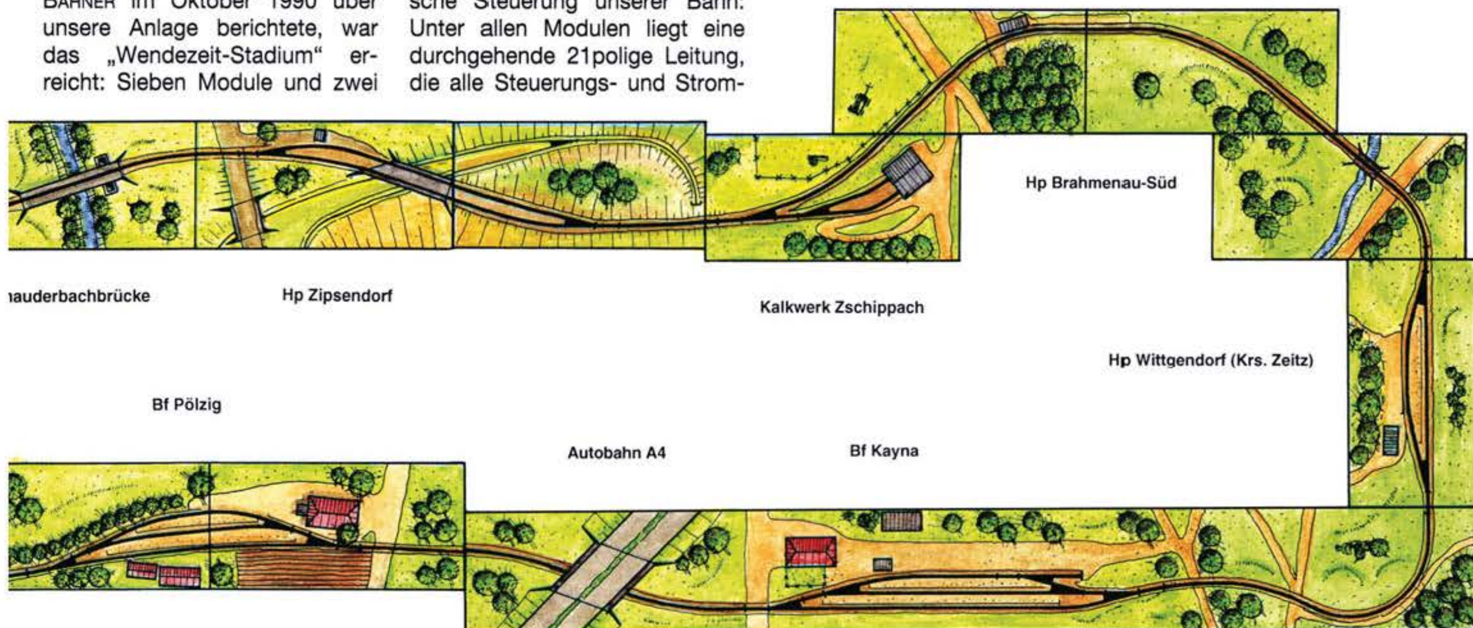
„Kommt er pünktlich, Herr Vorsteher?" Vor dem Empfangsgebäude herrscht reges Treiben in Erwartung des Zuges.

Die Arbeitsgruppe Mitte des Modellbahnvereins Friedrich List e.V.

Die Arbeitsgruppe Mitte ist eine der acht Gruppen des Modellbahnvereins „F. List". Die Gruppe ist mit 7 Mitgliedern die kleinste Gruppe in dem mächtigen Verein (104 Mitglieder). Dabei wurde sie bereits 1976, 14 Jahre nach dem Entstehen der „Mutter-Arbeitsgemeinschaft", die sich den Namen des Eisenbahnpioniers Friedrich List gab, gegründet. Die Spezialitäten der durchschnittlich 43 Jahre alten Mitglieder sind ausgesuchte Modellbahnthemen mit Diorama-Charakter in der Nenngröße H0. Neben der hier vorgestellten H0m-Modulanlage von der GMWE entstanden unter den geschickten Händen der Gruppenmitglieder (Leitung: Dieter Grabes) noch die Anlagen Elektrifizierte Nebenbahn, Anlage Mittelbach, und Bahnhof Wurzen. Letztere ist eine Neubauanlage, die 1989 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

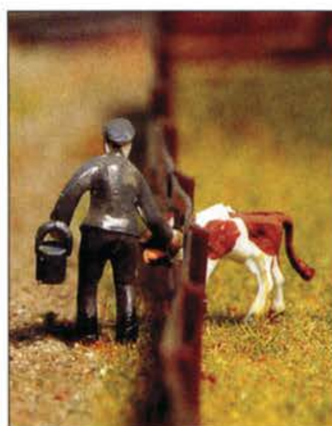
Anschrift des Vereins: *MEV F. List, Geschäftsstelle, Kuhturmstraße 22, 04177 Leipzig*

Anschrift der Gruppe Mitte: *D. Grabes, Cöthnerstraße 31, 04155 Leipzig*





„Otto, fahre langsam; ich möchte gesehen werden." Der Schienenbus war ein WUMAG-Bus auf Eisenbahnrädern und die High-tech der 20er Jahre.



„Komm, mein Kälbchen. `S gibt was zum Fressen." Die Anlage zieren zahlreiche Szenen aus der Landwirtschaft.

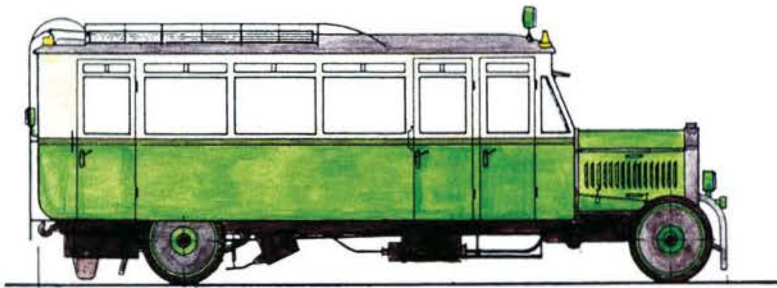
Fahrspannung bleibt im Ausstellungsbetrieb konstant. An den Haltepunkten und Bahnhöfen wurden Zeitbausteine installiert, die über Schutzgasrohrkontakte gesteuert werden. So halten nur die Reisezüge an, während die Güterzüge durchfahren. Im Grunde genommen sind es keine „echten" Module, aus denen wir unsere Anlage zusammengesetzt haben. Die nicht gewährleistete Kompatibilität der Teile untereinander und der teilweise flankenseitige Anschluß ordnet unsere Bausteine eher den Segmenten zu, dennoch ermöglicht das verwendete System einige Varianten – je nach Raumzuordnung. Für die Aufstellung der Anlage werden selbstgebaute, höhenverstellbare Holzböcke verwendet, die an den Stirnflächen mit den Modulen fest verbunden werden.



„Ganze Abteilung – kehrt!" Lokomotiven können rückwärts fahren, der Schienenbus muß gedreht werden.

Fotos: Stirl





Ein WUMAG-Bus auf Schienen, später in die Baureihe VT 133 521 eingeordnet, war das Modernste auf den Gleisen der GMWE.





Die Empfangsgebäude der Bahnhöfe Leumnitz, Söllmnitz, Kayna und Pölzig sind einheitliche Standardbauart.

Resümee

Es klingt sicher ein wenig vermessen, wenn wir feststellen: Es gibt nichts Besseres als die Nachgestaltung einer real existierenden (oder einer früher einmal bestandenen) Eisenbahnlinie unter Verwendung von Modulen, respektive von Segmenten. Die exakt der vorhandenen Natur nachvollziehbare Landschaftsgestaltung und die räumliche Begrenzung der Baufläche auf nur 1/2 m² pro Modul zwingen geradezu zum konzentrierten und genauen Arbeiten und lassen jeden versteckten Gag zur Freude werden und nicht zum aussichtslosen Unterfangen angesichts einer nach zig Quadratmetern zählenden noch unbebauten Fläche.

Michael Hanf

Bauweisen und Bauteile

Unterbau
Konventionelle Holzbauweise (Rahmen aus Kanthölzern) mit geschlossenen (Sperrholz-) Abdeckungen der Modulrahmen. Stützkonstruktionen aus verstellbaren Holzböcken.

Gleismaterial
Etwa 30 m Gleis und 16 Weichen von Bemo. Dazu wurden sowohl Flexgleise als auch konfektionierte Bogengleise verwendet. Die Grubenbahn fährt auf H0n3-Gleisen von Shinohara (NEM-Bezeichnung: H0e).

Elektrosteuerung
Die Stromversorgung erfolgt durch zwei Piko-Trafos FZ1 und einen Konstantspannungstrafo mit 24-Volt-Ausgang. Elektrische Verbindungen werden mit Euro-AV-Steckern und Buchsen hergestellt. 24-Volt-Relais aus DDR-Produktion steuern die Abläufe. Die Weichen werden mit motorischen Antrieben mit Kugelgelenken von Bemo gestellt. Die Zeitbausteine zur Aufenthaltssteuerung auf den Bahnhöfen kommen von Conrad.

Landschaftsbau
Die wenigen Erhebungen bestehen aus einem Moltofil-Leim-Gemisch über Styropor-Kernen. Der Gleisschotter (Kies) und die Feldwege bestehen aus Bremssand. Die Bäume stammen von Heki und Auhagen der Untergrund und die Gebüsche sind aus Heki-Fasern, Heki-flor und Geländevlies von Busch. Alle Hochbauten wie Häuser und Brücken wurden maßstäblich aus Pappe oder Sperrholz gebaut. Zäune, Telegrafenmasten und Verkehrszeichen kommen aus dem Auhagen-

„Hier Zugführer vom P 3829“

Fotos: Stirl



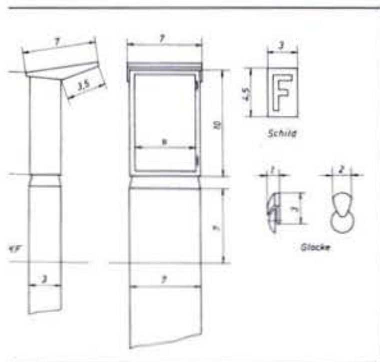
Auch eine nachahmenswerte Lösung auf der Modellbahn: Der Signalfernsprecher auf der Tribüne.

Haben sie schon einen Signalfernsprecher auf ihrer Anlage? Ich sehe sie grübeln. Signalfernsprecher stehen hauptsächlich vor Einfahrtsignalen, aber auch an Gefahrenstellen, von wo eine schnelle Benachrichtigung des nächsten Fahrdienstleiters unbedingt gegeben sein muß (etwa vor Tunnel oder Brücken).

Es fehlt also auf ihrer Anlage nicht nur ein Signalfernsprecher, sondern viele. Der Kauf von handelsüblichen Zubehörteilen aus Kunststoff würde dem Problem schnell ein Ende machen, doch überall die gleichen, grauen, plastikglänzenden Kästen hinstellen? Da jeder Kasten auch beim Vorbild immer etwas anders aussieht, lohnt sich der Eigenbau. Er bringt Leben an das Modellbahngleis und verhilft zu einer netten Feierabendbastelei, wenn der Regen das Gießen im Garten übernommen hat.

Wie sie ihren Signalfernsprecher bauen, bleibt ihnen überlassen. Die Maße zeigt unsere kleine Zeichnung. Sockel und Oberteil sind grau. Nur das Schild ist weiß mit schwarzer Schrift und läßt sich leicht auf dem Computer herstellen.

HaWi



Einzelteile zum Bau eines Signalfernsprechers auf einer Betonsäule. Maße und Zeichnung 1:1 für Nenngröße H0.

Löten mit Clips

Für viele der im Modellbahnbereich anfallenden Lötarbeiten benutze ich einen Klein-Lötkolben für 12 Volt Spannung und mit einer Leistung von 15 Watt. Die Stromversorgung des Kolbens übernimmt ein 30-VA-Trafo von Märklin. In der Mittelstellung des Reglers hat das Gerät eine Ausgangsspannung von 12 Volt, heruntergeregelt etwa 4 Volt, was zur Warmhaltung des Kolbens ausreicht, jedoch ein Verzundern der Spitze verhindert. Bei erhöhtem Wärmebedarf kann die Spannung auch unbedenklich erhöht werden (maximal 16 Volt). Allerdings sollte die Leistung des Kolbens nicht geringer sein als 15 Watt. Selbst für das Arbeiten in SMD-Technik habe ich mit geringeren Lötleistungen nur schlechte Erfahrungen gemacht.

Heute wird häufig auf Lötpasten als das Nonplusultra der Lötmittel verwiesen. Diese Einschätzung kann ich nicht teilen und bin deshalb reumütig zum Lötdraht zurückgekehrt. Mit dem Bastelmesser fein portioniert (in kleine Stückchen zerschnitten), ist der Löterfolg sicher genau so gut wie mit Lötpaste. Löten über Kopf unter der knapp 80 cm hohen Anlagenplatte bereitet selbst dem Gelenkigen Schwierigkeiten. Spätestens, wenn einem der erste heiße Löttropfen auf die Wange gefallen ist, ohne daß man sich dagegen wehren konnte, weil man beide Hände zum Löten brauchte, greift man erleichtert zu den Haarclips aus Mutters Frisierkommode. Ich verlöte te zwei solche Clips mit einem kurzen Draht und bin mit dieser „dritten Hand“ über dem Kopf sehr zufrieden.

He-

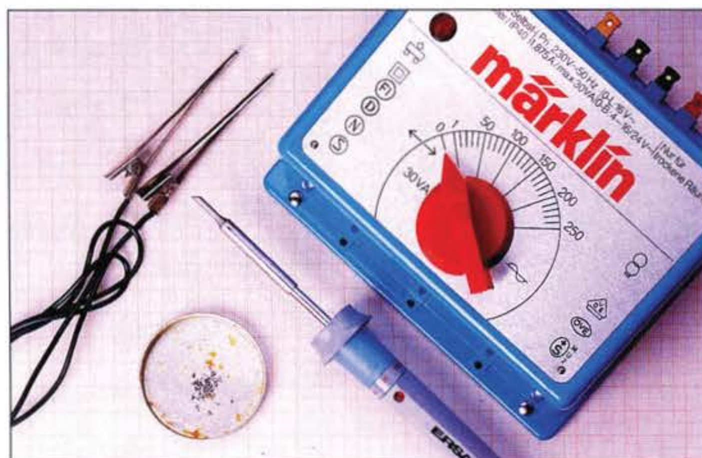


Foto: Stirl

Wir wohnen in einer sehr kleinen Wohnung in einem Plattenbau. Unsere Wohnung ist so klein, daß mein Vati mir einfach keine Modellbahnanlage aufbauen konnte. Selbst in der Toilette war dafür kein Platz, und das Wohnzimmer sei „tabu“, meint meine Mutti. Aber das Kinderzimmer doch nicht?

Ein Bett mit Bahnhof



Foto: Kühnemann

Da kam mein Vati auf eine ganz besondere Idee: Er kaufte für mein Kinderzimmer ein Doppelstockbett. Darüber schimpfte meine Mutti anfangs sehr, weil ich doch ein Einzelkind bin und keine Geschwister habe. Als ihr aber Vati den Grund erklärte, war sie damit einverstanden. Vati baute nämlich in die untere Etage eine Modellbahnanlage in der Nenngröße N. So steht nichts im Wege herum, und ich brauche nur den Stecker in die Steckdose zu stecken, und schon geht's los. Was meint Ihr dazu?

Jens

Wir meinen: Klasse-Vati!

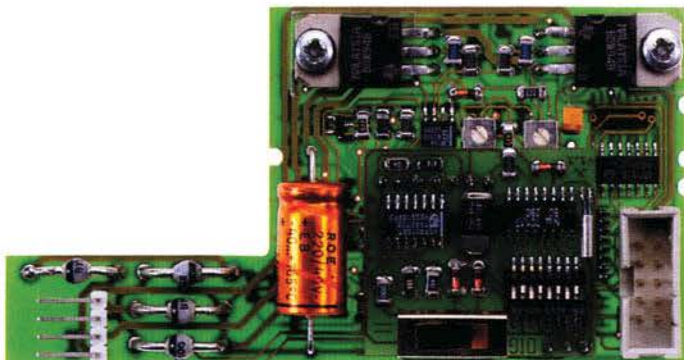
Einstellbare Höchstgeschwindigkeit im Königsformat von märklin

Mit der Umstellung des Märklin Digital 1-Systems auf das marktführende Motorola-Format hat gleichzeitig der geregelte digitale Hochleistungsantrieb in Form des Decoders 6095 Einzug in die Märklin 1-Lokomotiven gehalten.

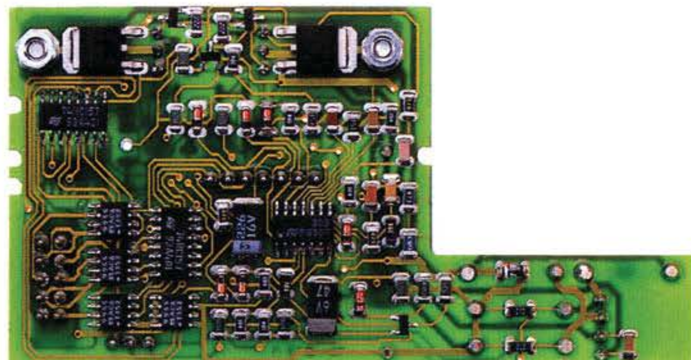
Was Märklin H0-Fahrer seit gut zwei Jahren begeistert, ist nun auch für die königliche Spur verfügbar.

Daraus ergeben sich entscheidende Vorteile für den anspruchsvollen Modellbahner:

Jeder Anwender kann die Fahreigenschaften seiner Lokomotive auf die eigenen individuellen Vorstellungen abstimmen. Waren bisher nur die Anfahr- und Bremsverzögerung einstellbar, so kann jetzt zusätzlich auch die Höchstgeschwindigkeit den eigenen Erfordernissen angepaßt werden. Die maximal einstellbare Höchstgeschwindigkeit ist dabei ca. doppelt so hoch wie der minimal einstellbare Wert. Der Regelbereich des Fahrgerätes bleibt bei jeder eingestellten Höchstgeschwindigkeit

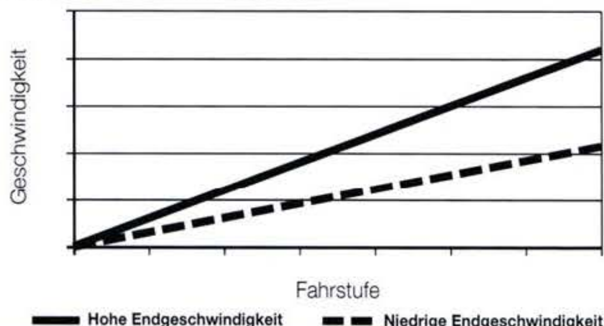


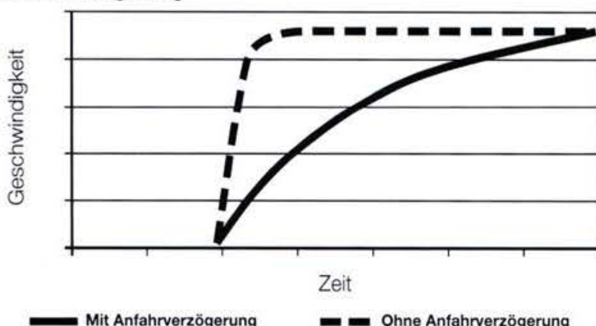
6095 Decoder c 95 Vorderseite

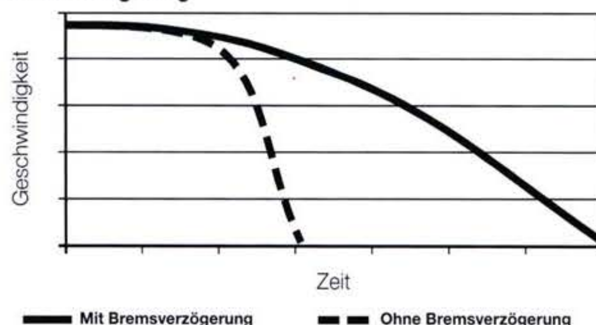


6095 Decoder c 95 Rückseite









Bei den Zeichnungen handelt es sich um Prinzipdarstellungen.

erhalten. Je geringer die Höchstgeschwindigkeit eingestellt ist, umso feinfühliger läßt sich dadurch die Geschwindigkeit der Lok regeln.
Zusätzlich wirkt in der Lok eine eingebaute Lastregelung. Je nach Belastungszustand des Motors wird die am Motor umgesetzte Leistung verändert. Fährt eine Lok z.B. mit mittlerer Geschwindigkeit den Berg hoch, so wird automatisch dem Motor mehr Leistung zur Verfügung gestellt. Bei der Talfahrt der Lok wird wiederum die Leistung am Motor gedrosselt, damit die Geschwindigkeitszunahme der Lok in Grenzen bleibt. Prinzipbedingt kann die lastabhängige Regelung nur im Digital-Betrieb ihre volle Leistungsfähigkeit entfalten. Bei konventionellem Betrieb mit Wechsel- oder Gleichstrom begrenzt die anliegende Fahrspannung den Regelbereich der Elektronik.
Außerdem ergeben sich durch die lastabhängige Regelung verbesserte Langsamfahreigenschaften der Lokomotiven. Mit dem Decoder 6095 sind im Vergleich zu den bisher verwendeten Elektronik-Typen noch geringere ruckfreie Minimalgeschwindigkeiten der Lokomotiven möglich.

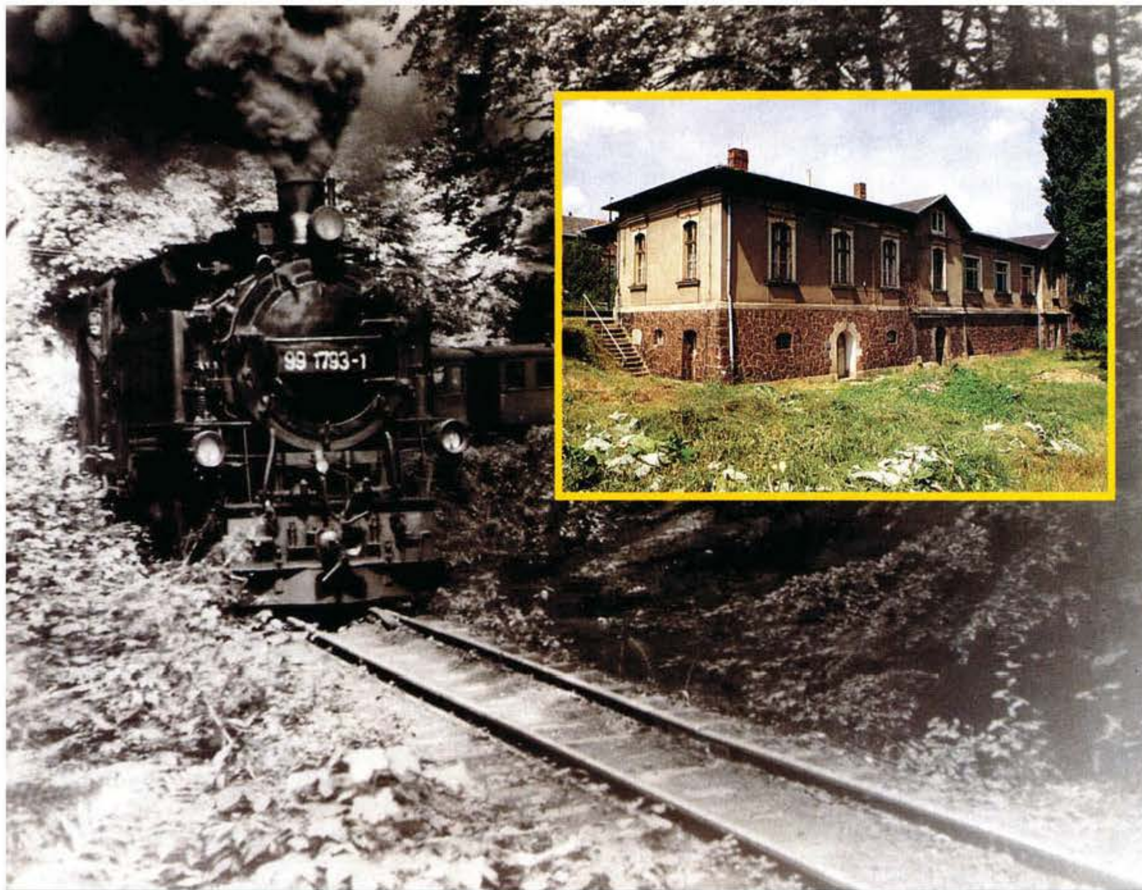
Der Decoder 6095 ist für alle einmotorigen Märklin 1-Lokomotiven mit Standard-Elektronik geeignet, die seit 1987 produziert wurden. Dies sind so beliebte Modelle wie die P8 (z.B. 5598), die BR 55 (z.B. 5515) oder die BR 78 (z.B. 5507). Für die zweimotorigen Modelle (Krokodil, E 91 oder V 100) gibt es unter der Nummer 86095 eine Elektronik mit den gleichen bestechenden Eigenschaften des Decoders 6095. Für die Köf und die T3 gibt es ebenfalls speziell auf die Verhältnisse in diesen Loktypen abgestimmte Varianten.

Alle neuen Märklin 1-Lokomotiven (zum Beispiel die BR 218 oder das Rangierkrokodil) werden bereits ab Werk mit dieser neuen zukunftsorientierten Technik ausgestattet. Und das im Vergleich zu den früheren Modellen ohne Mehrpreis.

Übrigens:
Wer seine bisherigen Modelle umrüsten möchte, kann in einer Umrüstaktion in diesem Jahr zu sehr günstigen Konditionen seine Lokomotiven auf diese neue Technik umrüsten lassen.
Der Fachhandel informiert und berät Sie gerne.

6095 Decoder c 95.
Empfänger für einmotorige Märklin 1-Lokomotiven. Steuerbar durch Control Unit (6021). 5 Lok-Funktionen. Codierbar auf 80 verschiedene Digital-Adressen.
Einstellbare Höchstgeschwindigkeit, Anfahr- und Bremsverzögerung. Eingebaute lastabhängige Regelung der Geschwindigkeit. Abmessungen 100 x 50 x 10 mm.

Neben dem Decoder c 95 (6095) im Standard-Sortiment werden für die Umrüstung zweimotoriger Märklin 1-Lokomotiven oder kleiner Märklin 1-Lokomotiven (wie Köf oder T3) spezielle Digital-Decoder als Einzelteil angeboten. Alle diese Decoder können nur mit der Control Unit (6021) und nicht mit der alten Central Control 1 (6030) gesteuert werden.



zwar bequem und doppelt miteinander verbunden, aber für den sächsischen Gewerbefleiß mit den vielen Klein- und Mittelbetrieben sowie der emsigen Landwirtschaft mußte die Fläche weiter erschlossen werden. Die Lösung boten die Schmalspurbahnen. Vom sächsischen Staat in eigene Regie genommen, entstand um die Jahrhundertwende das Müglner Netz. Mit der Strecke von Döbeln über Lommatzsch nach Wilsdruff erreichte es auch Meißen.

Als Verbindungsbahnhof zur Regelspur wurde Meißen Triebischtal ausgebaut.

Hier fand der Spurwechsel statt, hier wurde auch ein Anschluß an die Meißener Straßenbahn für den Güterverkehr geschaffen. Bis in die sechziger Jahre konnte man in Meißen Regelspurgüterwagen auf Rollböcken durch die Straßen tuckeln sehen.

Ferner wurde eine Juteweberei als Werkanschluß vom Bahnhof aus über eine Wagendrehscheibe bedient.



Die Gebäude eines Bahnhofs

Schmalspurbahnen, Kleinbahnen, Nebenbahnen haben seit einer Reihe von Jahren bei Wirtschaftlern keinen guten Ruf: „Sie rechnen sich nicht". Die Lösung dieser nichtlösbaren Rechnung sehen die Experten in der Stillegung der Bahnen. Reisenden- und Güterströme suchen sich neue Kanäle oder haben sie bereits gefunden: Verstopfte Straßen, auf denen sie sich mühselig durchstauen. Mit einer Nebenbahn stirbt nicht irgendein Schienenstrang.

Jede Nebenbahn hatte einen eigenen Reiz, ihren Charakter, geprägt durch Fahrzeugpark, Betriebsart, Landschaft und Menschen. Wir haben es uns zur Aufgabe gestellt, zunächst am Beispiel Meißen-Triebischtal zu zeigen, wie eine Nebenbahn mit geringem Aufwand im Modell eine Wiedergeburt erleben kann. Mit Mitteln, die jedem zur Verfügung stehen, die den Geldbeutel nicht belasten, die jeder auch handwerklich beherrscht. Beginnen wollen wir mit den Gebäuden eines Bahnhofs.

Das Vorbild

Im Jahre 1857 baten die Städte Grimma, Döbeln und Leisnig die „Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie", Gespräche mit der Sächsischen Regierung über den Bau einer Eisenbahn von Borsdorf nach Döbeln zu führen. Sie sollte dort an die Riesa-Chemnitzer Linie anschließen. Die Sache verlief sich im Sande.

Als die Stadt Meißen den Gedanken fünf Jahre später erneut aufnahm und ihn um die Verlängerung bis Meißen erweiterte, beschloß man den Bau. Erstens wurde dadurch eine zweite Verbindung zwischen Leipzig und Dresden geschaffen und zweitens konnte das industriereiche Gebiet zwischen Grimma und Meißen ungemein gefördert werden.

Lage im Netz

Für den Gesamtbau waren 8,5 Millionen Taler veranschlagt. Der erste Abschnitt von Borsdorf bis Grimma bot keine Schwierigkeiten und war rasch geschafft. Zwischen Großbothen bis Meißen hingegen stand Fels an, war das Muldetal mehrfach durch Brükken zu überwinden. Nach dem Baubeginn am 14. August 1865 war ab 22. Dezember 1868 die Strecke insgesamt befahrbar.

Dresden und Leipzig waren damit

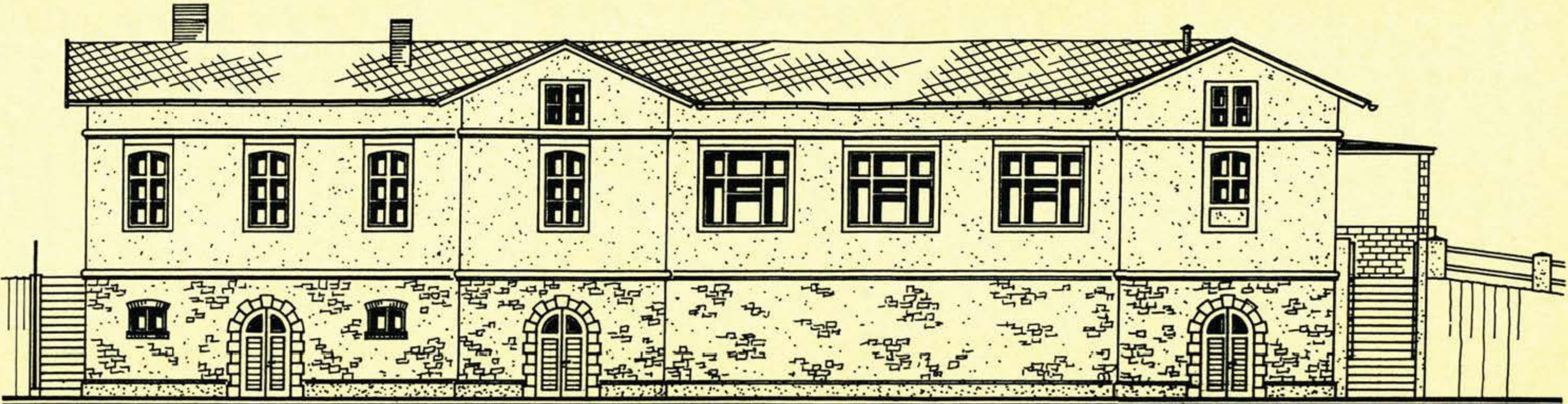
Gleisplan

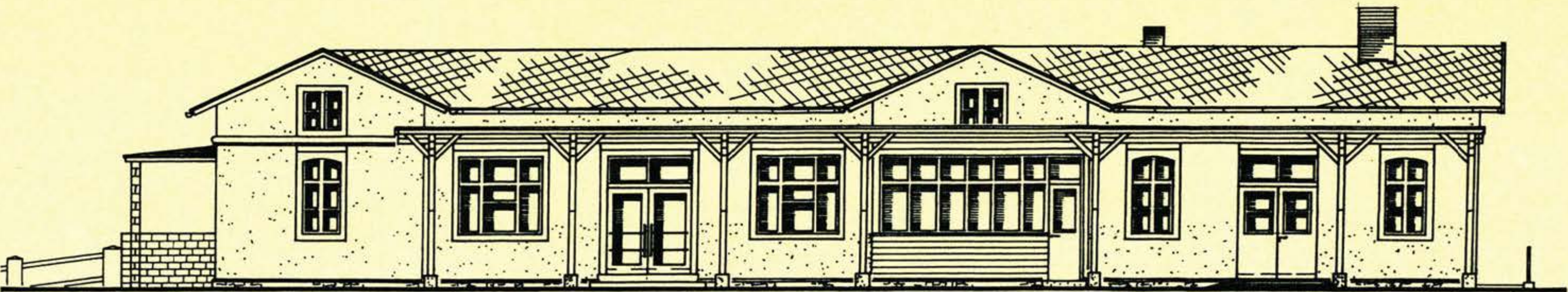
Meißen Triebischtal verfügte um 1960 über 20 Gleise. Gleis 1a war das durchgehende Hauptgleis. Gleis 1b als Kreuzungs- und Überholungsgleis wurde erst nach 1960 gebaut. Damit erhielt der Bahnhof zum Haus- auch einen Zwischenbahnsteig. Gleis 2 gehörte der Schmalspurbahn; es



Foto: Adomat

Das Vorbild: Zustand 1994, Bahnseite.

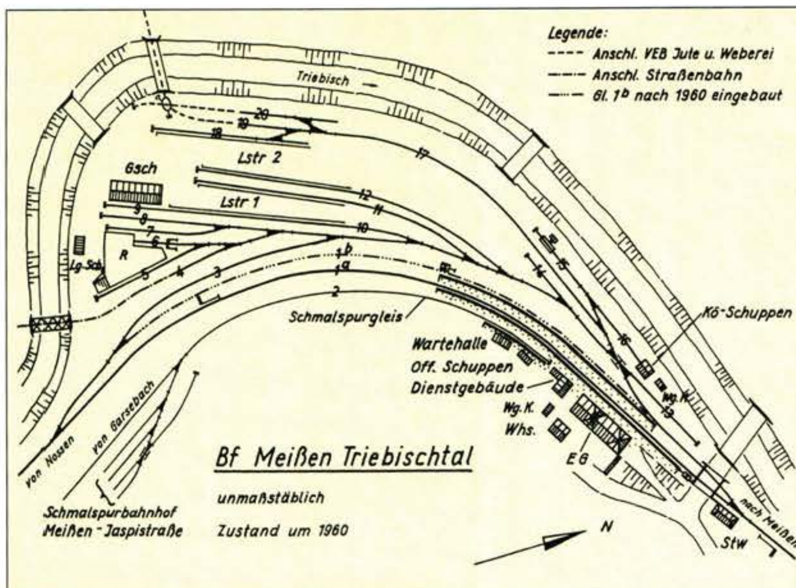




Die Gebäude eines Bahnhofs



endete als Stumpfgleis. Personenzüge zum Schmalspurbahnhof Jaspistraße mußten von Triebischtal zurückgedrückt werden. In Jaspistraße fand auch die Lokomotivbehandlung statt; Jaspistraße sollte ursprünglich der Endbahnhof der Schmalspurbahn werden.



Von Gleis 3 zweigte das schon erwähnte Gleis 4 zur Straßenbahn ab. Der Anschluß wurde mit einer Kleindiesellok bedient. Ferner waren an 3 die Gleise 6, 7, 8 und 9 als Rampen-, Aufstell- und Güterschuppengleis angebunden. Auf den Freiladegleisen 10, 11 und 12 schlug der Kohlehandel Braunkohlebrikett aus offenen Güterwagen mit Greifern und viel Staubentwicklung auf Lkw um. Zwar wurde später an der Ladestraße 2 eine Hochbunkeranlage gebaut, aber Staub und Schmutz blieben.

Gleise 13 und 14 dienten als Aufstellgleise, in Gleis 15 gab es die Gleiswaage. Seine östliche Verlängerung führte als Gleis 16 zum Kleinlokschuppen.

Am Ende des Zuführungsgleises 17 waren die Gleise 18, 19 und 20 angebunden, die als Aufstell- bzw. Übergabegleise der Anschlußbahn Juteweberei dienten. Der Zugang vollzog sich über eine kleine Wagendrehscheibe; als Förderfahrzeug diente ein Elektrokarren. Vom Werk zurück zum Bahnhof ließ man die Wagen ablaufen. Dazu mußte eine zu querende Straße gesperrt werden.

Empfangsgebäude

Das Empfangsgebäude wurde seit Bestehen des Bahnhofs mehrmals umgebaut. Der gezeichnete Zustand von 1960 gilt noch heute.

Ungewöhnlich ist die Lage des Gebäudes in der Böschung des Bahndammes. Dadurch erscheint es straßenseitig zwei- und gleisseitig eingeschossig. Diese Lösung kommt den Platzproblemen vieler Modelleisenbahner sehr entgegen. Allerdings kann man das Modell selbstredend auch eingeschossig und ebenerdig oder zweigeschossig bauen.

Die Kellerräume waren unterschiedlich genutzt, einer diente als Heizungs-, einer als Duschraum, und in einem Raum lagerte das Bahnhofsarchiv.

Im Obergeschoß befanden sich die Diensträume, der Wartesaal mit einem MITROPA-Stand, die Aborte. Eine öffentliche Telefonzelle gab es ebenfalls.



Foto: Adomat

Vorbild: Zustand 1994, Straßenseite.

Das Modell

Wir haben bereits in mehreren Beiträgen des ModellEisenBahner auf die Vorzüge hingewiesen, die exakte Zeichnungen als direkte Schnittmusterbogen für den Modellbau bieten. Heute ist es ein geringes, über Kopierer von den Zeichnungen Kopien im Baumaßstab (für unseren Fall 1:87) herzustellen. Zeichnungsvorlagen kann man erwerben, tauschen, aus Büchern oder Zeitschriften kopieren, man kann aber auch einen Fotoapparat und einen Zollstock nehmen und sich das nachzubauende Gebäude selber ausmessen und aufzeichnen.

In unserem Fall lagen uns Zeichnungen von Günter Fromm aus Erfurt vor: glücklicherweise ein Grundriß und die vier Seitenansichten des Empfangsgebäudes.

Grundriß

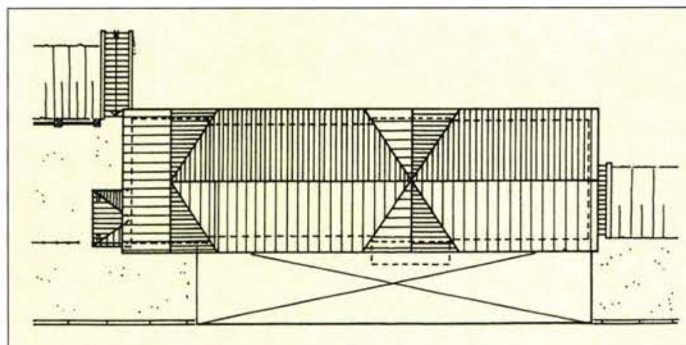
Wir nehmen die 1:87-Kopie des Grundrisses und leimen sie auf eine Montagepappe. Als Material wählen wir Architektenpappe. Das ist eine formstabile, glatte und kaum nässeempfindliche Pappe, die im Architekturmodellbau eingesetzt ist. Sie wird in Dicken von 2 und 3 mm gehandelt. Wir wählen 2 mm.

Mit dem Aufleimen der Grundrißkopie steht schon das Fundament, auf dem wir unser Gebäude errichten. Um den Wänden am Fußpunkt Halt zu geben, kleben wir in den Grundriß als Innenlehre Holzleisten (5x5 mm). Der Abstand von der Außenkante ist durch die Dicke des Seitenwandmaterials (2 mm) vorgegeben.

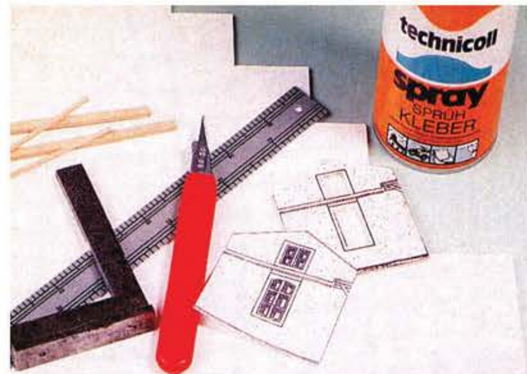
Seitenwände

Nun wiederholt sich das Verfahren vom Grundriß: Nacheinander leimen wir die 1.87-Zeichnungskopien aller Seitenwände auf die Architektenpappe. Spätestens jetzt werden wir feststellen, daß Vorder- und Rückfront des Gebäudes in der Höhe arg voneinander abweichen. Das hat mit der Lage des Gebäudes in der Böschung zu tun, wie sie beim Vorbild beschrieben ist. Darüber wird noch mehrmals zu reden sein.

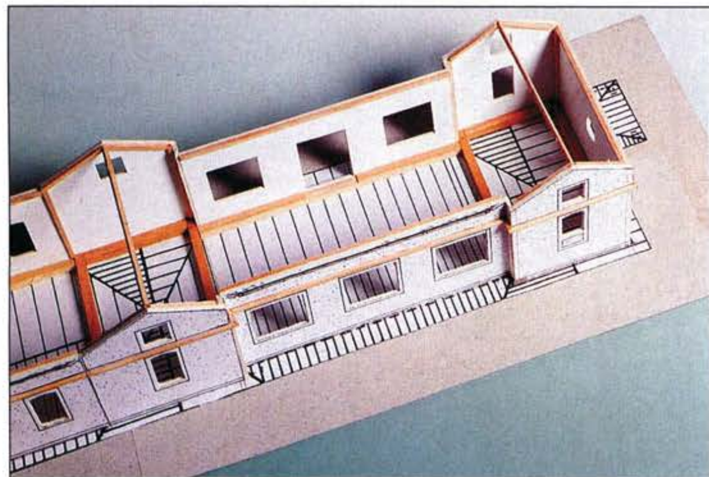
Das jetzt anstehende Ausschnei-



Draufsicht. Die gestrichelte Linie ist der Grundriß.



Die Werkzeuge. Der Spraykleber ist ideal für das Aufziehen der Kopien auf die Architektenpappe.



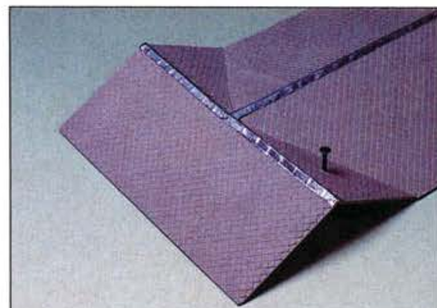
Ausgeschnitten und gefügt: Das Bild läßt alle Arbeitsschritte erkennen. Zur Versteifung wurden einige zusätzliche Leisten eingezogen.

Fotos: Stirl

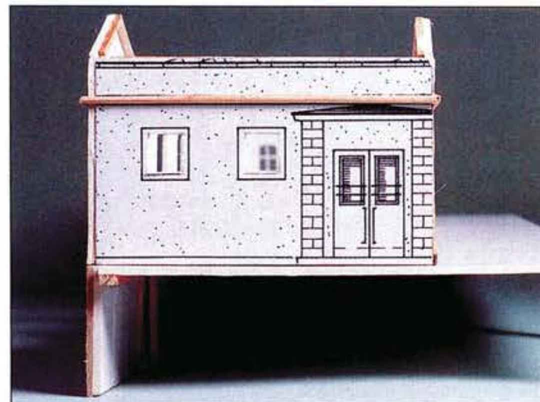
den setzt drei Dinge voraus: Ein scharfes Bastelmesser, ein handfestes Metalllineal, eine rutschfeste Unterlage.
Als Bastelmesser hat sich das von FALLER angebotene bewährt: Die Klinge ist schmal (was das Ausschneiden von Rundungen erleichtert), und sie ist langlebig. Die Qualität des Schnittes ist direkt von der Schärfe der Klinge abhängig: Mit stumpfen Messern kann man keine glatten, guten Kanten erzielen.
Das Stahllineal muß exakt gerade und sollte nicht zu leicht sein, denn es soll die scharfe Messerklinge sicher und sauber führen können. Um ein Rutschen zu vermeiden, beklebt man die Linealrückseite auf voller Breite mit Teppicheinfaßband oder ähnlichem.
Vor dem ersten Schnitt empfiehlt es sich, alle Kanten der aufgeklebten Zeichnungskopie auf Winkligkeit zu überprüfen und gegebenenfalls zu korrigieren. Wenn nämlich die Vorlage im Kopierer nicht genau plan lag, kann es zu Verzeichnungen (Winkelfehlern) kommen.
Falls beim Ausschneiden der Wandöffnungen anfangs ein Ausrutscher passiert, sollte uns das nicht zu lange vergrämen. Das Material ist nicht so teuer, als daß wir nicht noch einmal eine neue Wand ausschneiden könnten. Da waren wir allerdings gut beraten, wenn wir uns zu Beginn unserer Arbeit auf dem Kopierer mehrere Abzüge hergestellt haben.

Dach

Das Dach wird nach der Zeichnungsvorlage aus handelsüblichen Dekorationsplatten (in unserem Fall von KIBRI) zugeschnitten und zusammengefügt.
Nach dem Ausschneiden der Seitenwände und dem Vorbereiten des Daches beginnt die Montage. Die Seitenwände werden auf die Montageplatte und miteinander verklebt; UHU-hart ist empfehlenswert.
Infolge der doppelten Geschoßhöhe auf der Straßenseite steht das Gebäudemodell nicht waagerecht. Zwei Hilfsstützen, unter die Montagepappe auf der Bahnseite geklebt, schaffen rasche Hilfe und stellen die rechte Lage her.



Das Dach wird aus handelsüblichem Material zugeschnitten.



Die Straßenseite hat gegenüber der Bahnseite ein zusätzliches Sockelgeschoß. Zur besseren Handhabung werden Hilfsstützen unter die Montageplatte geklebt.

Das Dach legen wir schon einmal auf, um uns von Paßgenauigkeit und Wirkung zu überzeugen. Befestigen werden wir es nicht, denn später wollen wir ja die Räume innen ausbauen. Bevor wir allerdings soweit sind, ist an den Außenwänden noch einiges zu tun: Die „Mauern" müssen Putz erhalten, Fenster und Türen sind einzusetzen, der Bahnsteigvorbau ist zu errichten.
Sicher werden auch Dachrinnen gut sein. Mit diesen Außenarbeiten befassen wir uns das nächste Mal.

Georg Kerber

Die Sachsen rufen zum Wettbewerb!

Die Sächsische Modellbahner-Vereinigung e.V mit Sitz in Radebeul (Sächsischer Regionalverband) ruft alle Modelleisenbahnfreunde in Deutschland und in Europa (auch in Übersee) zum Wettbewerb auf. Einsendeschluß ist der 5. November 1994. Die Auswertung findet am 12. November statt, anschließend sind die Modelle bis zum 27. November im Vereinshaus in Radebeul ausgestellt.

Eingereicht werden können die Modelle bei

- Wolfgang Paul, Meißner Straße 318, 01445 Radebeul;
- MEC Radebeul, Vereinshaus, Dr.-Külz-Straße 4, 01445 Radebeul (Montags von 14.00 bis 17.00 Uhr);
- H.-G. Heinicke, Barbarossastraße 73, 09112 Chemnitz;
- SMV Chemnitz, Bahnhof Mitte (Mittwochs 17.00 bis 20.00).

Anfragen beantwortet

- Werner Ilgner, Freiberger Str.10, 09496 Marienberg, Telefon (03735) 22 653.

Teilnahme

Teilnehmen kann jeder Modelleisenbahner, jeder Club, jeder Verein oder jede Gruppe, woher auch immer.

Einteilung

Es werden folgende Gruppen gebildet:

A Triebfahrzeuge.

A 1 Eigenbau
Dazu sind handelsübliche Motoren, Radsätze, Zahnräder, Kupplungen, Zurüstteile (Laternen, Armaturen, Ventile, Pfeifen, Läutewerke, Pumpen, Scheibenwischer, Bremsschläuche, Kupp lungsattrappen, Kesselaufbauten usw) zugelassen.

A 2 Umbau
Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht.

A 3 Frisur
Modellmäßige Verbesserung eines industriell hergestellten Modells unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps.

B Sonstige schienengebundene Fahrzeuge.

B 1 Eigenbau
Dazu sind handelsübliche Radsätze, Puffer, Kupplungen, Zurüstteile (Lüfter, Laternenhalter, Achslager, Drehgestelle u. ähnliche Kleinteile) zugelassen.

B 2 Umbau
Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht.

B 3 Frisur
Modellmäßige Verbesserung eines industriell hergestellten Modells unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps.

C Verkehrstypische Hoch- und Kunstbauten des schienengebundenen Verkehrs.

D Funktionstüchtige Betriebsmodelle des Schienenverkehrs.

E Vitrinenmodelle.

F Dioramen des schienengebundenen Verkehrs.

G Modellbau allgemein.
Ausstattungsstücke zur Modelleisenbahn in den Maßstäben nach NEM.

Bewertung

Die Bewertung erfolgt durch eine von der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung berufene Jury. Die Beratungen der Jury sind nicht öffentlich. Die Entscheidungen der Jury sind endgültig, der Rechtsweg wird ausgeschlossen.

Bedingungen

Um die Vorbildtreue bewerten zu können, sind Modellen der Gruppen A und B Unterlagen beizugeben, aus denen die Grundmaße des Vorbilds (umgerechnet nach Nenngröße) eindeutig hervorgehen. Grundmaße sind: LüP, Höhe über SO, Raddurchmesser. Fehlen diese Angaben, kann eine Wettbewerbsteilnahme versagt werden. Für Modelle der übrigen Gruppen sollten möglichst ebenfalls Zeichnungen, Fotos oder andere Unterlagen beigefügt werden.
Wird die Bewertungsgruppe vom Einreicher nicht angegeben, erfolgt die Eingruppierung durch die Jury. Unrichtig angegebene Eingruppierungen werden durch die Jury berichtigt.
Jedes Modell darf nur in einer Gruppe teilnehmen.
Die Bewertung erfolgt nach den vom MOROP bestätigten Normen (NEM). In den Gruppen A und B darf im Interesse der Vorbildtreue davon abgewichen werden.
Modelle der Gruppen A bis D sollen farblich dem Betriebszustand oder der fabrikneuen Ausführung entsprechen.
Modelle mit Eigenantrieb sollen im unteren Normspannungsbereich eine gute Regulierungsmöglichkeit aufweisen.
Bei der Gruppe A ist der befahrbare Mindesthalbmesser anzugeben.

Anlieferung

Per Post:
Der Einsender trägt die Versandkosten sowie die Kosten einer evtl. Paketversicherung. Die Verpackung sollte so unkompliziert wie möglich gestaltet werden.
Die Rücksendung erfolgt zu Lasten des Veranstalters zum gleichen Modus wie die Einsendung. Paketaufkleber und Paketkarte sind ausgefüllt beizugeben.
Per Selbstanlieferung:
Die Anlieferadressen sind oben angegeben. Der Transport von den Sammelstellen zum Austragungsort erfolgt zu Lasten des Veranstalters. Nach Beendigung der Ausstellung sind die Modelle am Abgabeort wieder abzuholen.

Maße

Die Modelle sollen einschließlich Verpackung die Maße LxBxH = 600x300x150 mm oder L+B+H = 900 mm nicht überschreiten.
Anlagenteile, Dioramen oder Modelle von Empfangsgebäuden, Bahnhofshallen oder Betriebsanlagen (z.B. Bw) dürfen bis 1,5 m² umfassen. Sie sind im Voraus anzumelden und am Austragungsort selbst anzuliefern und abzuholen. Das gilt auch für außergewöhnlich große Fahrzeugmodelle wie Lokomotiven im Maßstab 1:10 oder dergl. In solchen Fällen sind auch Gleise und Stromversorgung zur Festellung der Funktionstüchtigkeit mitzuliefern.

Versicherung

Alle Modelle sind während des Wettbewerbzeitraumes am Austragungsort versichert. Der Versicherungswert muß dem Veranstalter schriftlich bis 14 Tage vor Einreichungsschluß mitgeteilt sein. Wird der Termin nicht eingehalten, legt die Jury den Versicherungswert fest.

Es gelten folgende Richtwerte:

A 1:	**2.000,- DM**
A 2:	**1.200,- DM**
A 3:	**800,- DM**
B 1	**500,- DM**
B 2:	**300,- DM**
B 3:	**200,- DM**
C-G	**1.000,- DM**

Abweichungen sind in begründeten Fällen möglich.
Der Versicherungswert sollte real sein. Es ist davon auszugehen, daß die Versicherung im Schadensfall nicht den Wiederbeschaffungswert (Neubau in einer professionellen Werkstatt) ersetzt, sondern die Materialkosten und evt. ein Äquivalent für den Zeitaufwand.

Na, denn!

Also, Modellbahnfreunde, die Ärmel hochgekrempelt, tief in die Trickkiste geschaut und ins Werkzeugregal gegriffen, und los geht's. Nachdem der BDEF nichts besseres mehr tut, als sich selbst zu verstümmeln, hat der MODELLEISENBAHNER gern diese Seite zur Verfügung gestellt, um die Modellbahnerei und nicht den Streit in den Mittelpunkt öffentlicher Auseinandersetzungen zu stellen.

F. Borchert

So bauen wir



Jeder Modelleisenbahner hat seine eigenen Baumethoden. Jeder schwört auf sie und glaubt, das für ihn am besten Machbare gefunden zu haben. Anfänger haben überhaupt noch keine Methode. Ihnen wollen wir mit unseren Beschreibungen helfen.

Nicht jeder hat den Platz für eine Modellbahnanlage, und nicht jeder will unbedingt seine Modelle im Fahrbetrieb auf Herz und Nieren testen.

So trat ein Freund an mich mit der Bitte heran, ihm für seinen Wohnzimmerschrank ein Schaustück in der Nenngröße H0 zu bauen, auf dem er seine Schätze wahlweise zur Schau stellen kann. Weiterhin sollte dieses Schaustück mit den Abmessungen 1080 x 170 mm für Ausstellungsvitrinen verwendbar sein, also Diorama-Charakter besitzen.

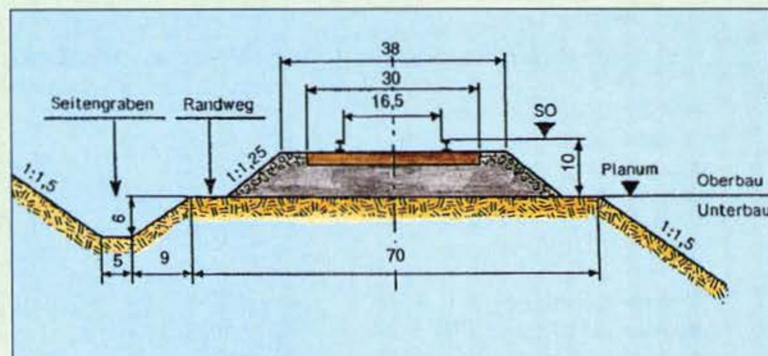
Das „Pflichtenheft“ zu diesem Auftrag lautete:

- Gleise mit vorbildgetreu hohen Schienen und Basaltschotterung,
- Bahndämme mit vorbildgetreuen Abmessungen,
- eine kleine Blechträgerbrücke (L = 150 mm) mit zwischenliegender Fahrbahn,
- Bach oder langezogener See mit gestalteten Ufern,
- Kreuzung zwischen Strasse und Bahn mit gesichertem Wegübergang,
- Tunnel mit Stützmauern und gestalteten Portalen,
- Nachbildung von Felsstrukturen im Bereich der Tunneleinfahrten,
- verschiedene Modellbäume und Unterholz sowie
- eine gestaltete Hintergrundkulisse.

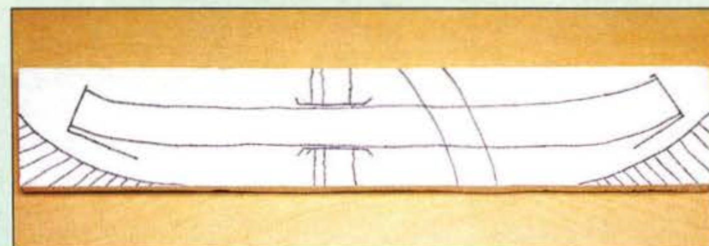
Wahrlich, ein gerüttelt Maß an hohen Anforderungen, denen ich mich da zu stellen hatte, aber auch sehr reizvolle Vorgaben. Mit Hilfe meines Freundes, Franz Jerusalem, kam ich schließlich zu dem nachfolgend geschilderten Projekt und dessen technischen Lösungen.

Das Grundmodell

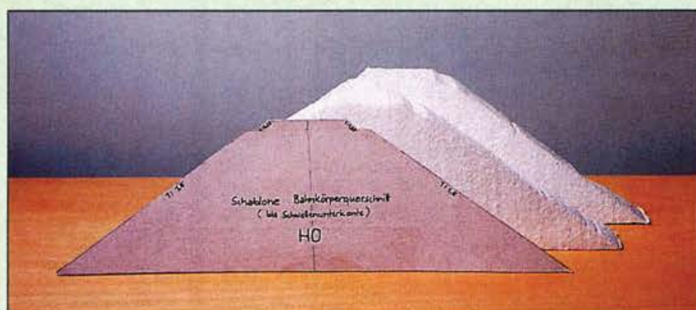
Hatte ich bisher stets in der offenen Holzrahmenbauweise gebaut, so wählte ich diesmal eine andere Bauweise: Wegen der relativen Ruhe des Dioramas in der Schrankwand und seiner geringen kinematischen Belastung, entschloß ich mich, sowohl für den Unterbau als auch für die Geländegestaltung Styrodur zu verwenden. Styrodur ist ein festgeschäumter Baustoff, der, wie sein naher Verwandter, das Styropor, im Baugewerbe zur Wärme- und Schallisolation verwendet wird. Die Bearbeitung mit einer Glühdrahtsäge macht, wenn man erst den Bogen raus hat, ungemein viel Spaß. Basis des Dioramas ist eine 4 mm dicke Styrodurplatte, die auf die vorgegebenen Grundmaße (1080 x 170 mm) zugeschnitten wird. Auf ihrer Oberfläche wird der Lageplan grob skizziert, um die etwaigen Grössenverhältnisse erkennen zu können. Die dritte Dimension auf diesem Stück beginnt mit der Gestaltung des Bahndamms. Er besteht aus 50 mm dicken Styrodur-Scheiben, die nach einer Pappschablone ausgeschnitten und mit Uhu-por zusammengeklebt werden. Der Vorteil dieser Methode besteht darin, daß in der Neigung liegende Dämme durch unterschiedlich hohe Dammscheiben vorgeformt werden können, die schließlich nur noch am Dammfuß geradegeschnitten zu werden brauchen. Im Bereich der Blechträgerbrücke wird die Dammgestaltung unterbrochen und die Widerlager mit dem Handformer aus dem Damm herausgeschnitten. ➪



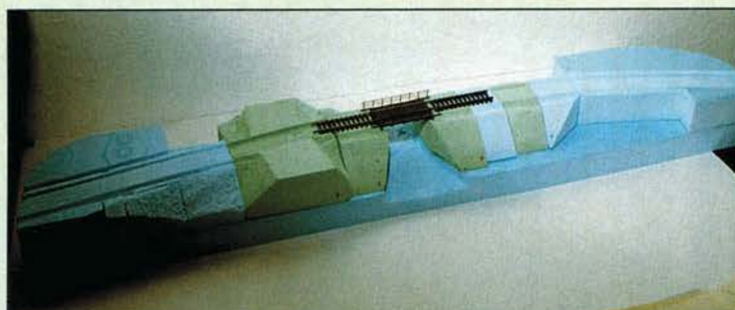
Dammquerschnitt nach NEM 122 im Maßstab 1:1,6.



Der Lageplan der wichtigsten Elemente wird auf den Grundkörper übertragen. Als Grundplatte dient Styrodur, ein festgeschäumter Baustoff.

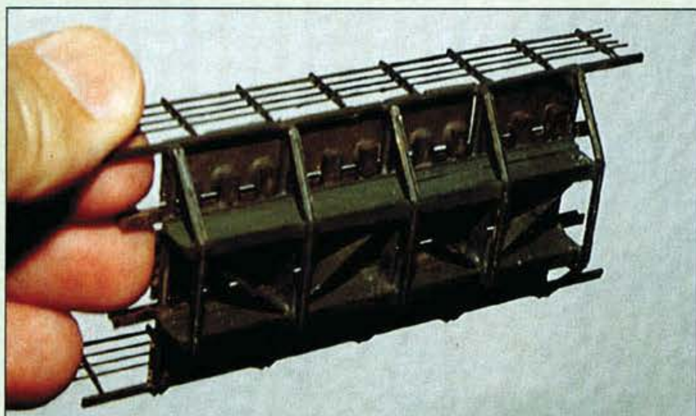


Nach einer Pappschablone werden die einzelnen Dammscheiben (hier aus Styropor) mit der Glühdrahtsäge ausgeschnitten.



Das künftige Diorama in seiner Grobstruktur. Die unterschiedliche Färbung einzelner Dammscheiben ist herstellerbedingt.

Die kleine Blechträgerbrücke entstand aus Messing-Kleinprofilen, die verlötet und verklebt wurden. Allein diese kleine Bastelei wäre schon einen gesonderten Beitrag wert. Obwohl sehr zeitintensiv, war mir dieser Aufwand die Freude am Bauen wert. Man kann natürlich auch handelsübliche Konstruktionen einsetzen, die Blechträgerbrücke von Kibri, etwa.



Die kleine Blechträgerbrücke wurde aus Messingprofilen zusammengelötet.

Beim Herausarbeiten des Flußbetts aus der Grundplatte, was am besten mit dem Handformer (heiße Drahtschlinge) geschieht, habe ich etwas mehr Material weggenommen, als das spätere Flußbett ausmachen wird, da die Rinne mit Fliesenkleber und Alu-Folie ausgekleidet werden muß. Das zur Wasserdarstellung verwendete Gießharz ist nämlich dem Styrodur gegenüber (je nach Hersteller mehr oder weniger) aggressiv, und es kann so zum Wegätzen des Grundkörpers kommen.

Nachdem gewährleistet ist, daß das Flußbett dicht ist, werden die beiden Stirnseiten des Dioramas im Bachbereich geschlossen. Dazu verwende ich eingefettete Glasscheiben, da sich diese nach Abbinden des Harzes leicht wieder lösen lassen.

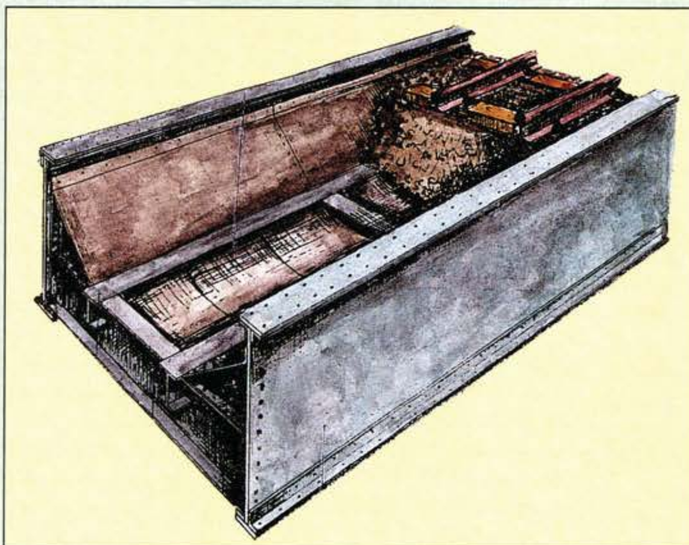
Zum Befestigen dient breites, braunes Klebeband. Zusätzlich sollten alle Ritzen zwischen Glasscheibe und Flußbett mit Knetmasse abgedichtet werden, denn nichts ist ärgerlicher, als wenn beim Gießen auf einmal kleine Bäche entlang der Scheibe auf den Teppich fließen.

Das Bachbett wird mit feinem Sand, Farbe und ein paar größeren „Klamotten" wildwassermässig vorbereitet. Dann wird das Gießharz genau nach Vorschrift angesetzt und langsam und ohne Blasenbildung in das vorbereitete Bachbett gegossen. Dabei macht sich das Gießen in zwei (oder drei) Durchgängen wesentlich leichter, als alles auf einmal auszugießen. Die Dosierung ist leichter herzustellen und das Harz hat mehr Zeit breit zu fließen und etwas anzuhärten. Aufregend ist dieser Vorgang allemal!

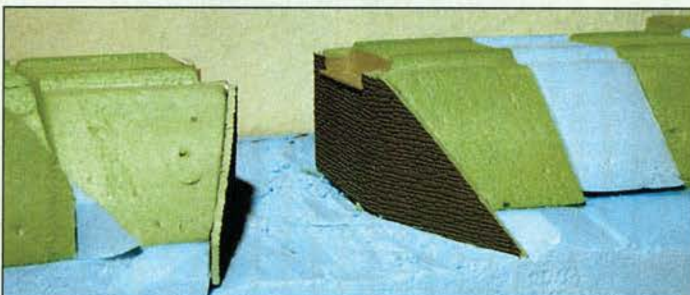
Für die Gestaltung des beschrankten Bahnübergangs fand ein Bausatz der Firma Pola Verwendung. Eingedenk des Dioramacharakters dieses Anlagenstücks, sollte man mit der Gestaltung dieses Teils sehr genau sein. Bahnübergänge auf Modellbahnanlagen ziehen stets die Blicke auf sich, was für Schaustücke (Dioramen) in Vitrinen ganz besonders gilt.

Also wurde das aus der Schachtel heraus gebaute Modell mit einem dunkelgrauen Humbrol-Farbgemisch unter Verwendung von viel Verdünnung überstrichen, und diese Farbdecke nach dem Trocknen mit einem Glasfaserpinsel und mit unterschiedlichem Druck teilweise wieder abgerieben. Dadurch entsteht eine wunderschöne alte und stumpfe Patina, die dem Plastikgebäude seinen unnatürlichen Glanz nimmt. Auch die Schranken wurden sauber gestrichen, gealtert und mit viel zusätzlichem Beiwerk versehen. So mit Warnkreuzen, Abspannungen und Attrappen für die Blechkanäle der Seilzüge.

Wesentliche Elemente des kleinen Dioramas sind die beiden begrenzenden Tunneleinfahrten mit unterschiedlich ausgeführten Stützmauern. Rolf Siedler



Der grundsätzliche Aufbau einer Blechträgerbrücke mit durchgehendem Schotterbett ist aus der Zeichnung ersichtlich.



Mit der Gestaltung des Kammermauerwerks und der Flügelmauern werden die Arbeiten am Brückenbauwerk abgeschlossen.

Fotos: Siedler/Stirl

Über dieses aufwendige und anspruchsvolle Modellbauvorhaben berichten wir in unserer nächsten Folge „So bauen wir".

Wer liefert was?

Schaumstoff-Glühdrahtsäge
G. Hoffmann,
Dankern 12A,
D-49733 Haren/Ems

Styrodur
Örtlicher Baustoffhandel
und Baumärkte

Messing-Kleinprofile
Fa. Schullern,
Freilassing

Kammer- und Flügel mauerwerk aus Heki-dur
HEKI-Kittler GmbH,
Am Bahndamm 10,
D-76437 Rastatt



Gartenbahnwagen-Umbauten

Ein Thema für Perfektionisten: Güterwagen für die Gartenbahn gibt es viele, doch annähernd vorbildgetreue Nachbildungen alter Reichsbahnwagen sind relativ rar. Selbst- oder Umbau ist hier angesagt.

In den sechziger Jahren hatten die Schmalspurbahnen in der damaligen DDR noch „alle Puffer" voll zu tun. Von Mecklenburg bis Sachsen und vom Spreewald bis in den Harz wurden damals bedeutende Transportaufgaben auf schmaler Spur bewältigt. Dazu verfügten die Bahnen mit den Spurweiten von 750 und 1000 mm über einen umfangreichen Güterwagenpark. Lediglich die auf 900 mm Spurweite rollende Bäderbahn Bad Doberan–Kühlungsborn war nahezu ausschließlich nur mit Personenwagen ausgerüstet, der Güterverkehr war hier unerheblich.
Von diesen, oftmalls abenteuerlich aussehenden und selbst bei gleichen Typen nicht selten mit abweichenden Gestaltungsmerkmalen versehenen, Relikten eines einstmals regen Schmalspurgüterverkehrs sind nur noch sehr wenige Exemplare vorhanden. Auch ein Grund mit, ihnen auf der Gartenbahn ein kleines Denkmal zu setzen.

Umbauten

Wer zwischen den Beeten seines Gartens Reichsbahnwagen-Modelle verkehren lassen will, ist gut beraten, sich zunächst mit der einschlägigen Literatur zu befassen, schließlich sollte man genau wissen, welche Typen am besten auf die Anlage und in das Anlagenkonzept passen. Hat man seine Wünsche soweit präzisiert, fällt die Umbauplanung bereits wesentlich leichter. Die Firma LGB hat nämlich eine Vielzahl von Wagen im Angebot, die sich mit vertretbarem Aufwand nach Reichsbahnmanier umbauen lassen. Drei Beispiele von Umbauten sollen nachfolgend vorgestellt werden.

Hochbordwagen

Der Aufwand für den Umbau des LGB-Hochbordwagens (Kat.-Nr. 4103) in ein Reichsbahn-Pendant ist gering. Es bedarf lediglich des Umbaus der Brettertüren in solche mit Buckelblechen. Da die Ladetüren zum Öffnen ausgebil-



Dem Ow 99-72-01 sieht man die Verwandschaft mit dem offenen LGB-Wagen deutlich an. Die Beschriftung erfolgt mit Abreibebuchstaben.



Die letzte Heimat des Vorbilds für den GG 99-81-22 war die ostthüringische 1000-mm-Schmalspurstrecke Gera–Wuitz–Mumsdorf.

det sind, braucht man nur die Scharnierachsen herauszuziehen, und der Umbau der Türen kann beginnen. Die Buckelblechimitation wird aus 3 mm dickem Plastematerial (PVC oder Polystyrol) hergestellt. Das erfolgte bei mir mittels einer rotierenden Sandpapierscheibe in einer eingespannten Bohrmaschine. Danach wird die Buckelform mit einer Feile nachgearbeitet und geschlichtet. Dann habe ich die Buckel auf die Originaltüren aufgeklebt. Natürlich kann man die Buckel auch aus dünnem Blech falten und löten (Kleben). Mir erschien meine Methode handlicher. Am Ende wird der Wagen neu lackiert und mit Beschriftungen versehen. Da das LGB-Modell ausläuft, kann man auch einen Ow-Wagen von Primus oder den LGB-Weihnachtswagen (Kat.-Nr. 40217) verwenden.

Gedeckter Wagen

Von einer thüringischen Schmalspurbahn stammt das Vorbild für meinen GG-Wagenumbau. Das Ausgangsmodell ist wiederum bei LGB zu finden, diesmal unter der Kat.-Nr. 4063. Der Reiz des Reichsbahnwagens besteht in seinem in den Wagenkasten einbezogenen Bremserhaus. Dazu wurde das Dach des LGB-Wagens angeschuht und ein neues Bremserhaus aus 2 mm dickem Polystyrol gebaut. Dabei muß der Übergang am Dach besonders sorgfältig gespachtelt und anschließend geschliffen werden, damit nach dem Lackieren keine Fugen zu sehen sind. Am Wagenrahmen entfällt das auffällige Sprengwerk des LGB-Wagens, und die Drehgestelle passen auch nicht so richtig. Da sehen die Personenwagendrehgestelle (Kat.-Nr. 67 300) schon wesentlich originaler aus, weshalb ich diese auswechselte. Zusätzliche Griffstangen und Laternenhalter lassen in Verbindung mit einer sauberen, neuen Farbgebung einen Güterwagen entstehen, der das Bild auf unserer Anlage sehr bereichert.

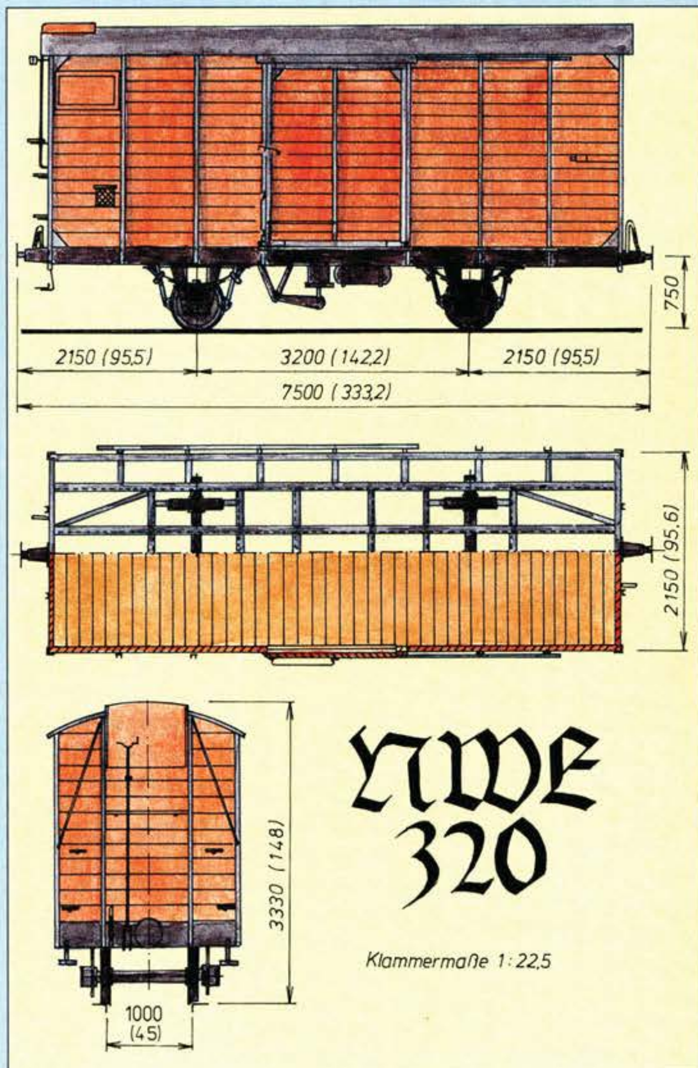


Sauber beschriftet macht der Z 99-43-03 einen durchaus glaubhaften Eindruck, obwohl er kein konkretes Vorbild hatte.



Das Eigenbaumodell des Gw 99-02-28 kann neben den originalen und umgebauten LGB-Fahrzeugen gut bestehen.

Fotos: Winkelmann



Kesselwagen

Der dritte Umbau befaßt sich mit dem Anbau eines Bremserhauses an einen Kesselwagen und hat eigentlich kein konkretes Vorbild. Da das für den Umbau des GG-Wagens nicht mehr benötigte Bremserhaus des 4063 übrig war, nahm ich einen zweiachsigen LGB-Kesselwagen (Kat.-Nr. 4040), verlängerte den Rahmen mit entsprechenden Plastikstreifen und setzte das Bremserhaus darauf. Schwarz lackiert und wie ein regelspuriger Z-Wagen beschriftet, vermutet niemand, daß das Modell kein exaktes Vorbild hat.

Neubau

Völlig als Neubau entstand ein Modell des Wagens Nr. 320 der früheren Nordhausen–Wernigeröder Eisenbahn (NWE), der später bei der DR in 99-02-28 umgenummert wurde und dann auch auf der Selketalbahn zum Einsatz kam.

Rahmen und Gehäuse dieses Wagens bestehen aus 2 mm dicken Polystyrol-Platten, in die die Bretterfugen mit einer Reißnadel eingeritzt wurden. Da der Rahmen mit dem Wagenkasten in einer Ebene liegt, kann er aus dem gleichen Material angefertigt werden. Die Kupplungen, Bremsschläuche und die Radsätze mit den Achslagern sind die einzigen industriell hergestellten Teile (LGB) an meinem Modell. Die Profile sind Gartenbahnbauteile der ehemaligen AG Marienberg. Gleiche Ergebnisse erreicht man mit Profilen von Schullern in Freilassing oder North-Eastern über Schuhmacher. Die Tür besteht wiederum aus einer Plastikplatte und ist in den Führungsschienen beweglich. Alle Teile wurden mit handelsüblichem Polystyrolkleber geklebt. Zur Lackierung verwende ich Alkydharzfarben, die selbstverständlich mit der Spritzpistole aufgetragen werden. Auf der Gartenbahnanlage verwende ich den Gw-Wagen als Begleitwagen in Personenzügen und artengerecht in Güterzügen.

H. Winkelmann, Zwickau

Unerwünschte Werbung

Heute beschäftigt sich unser Kolumnist Ingo Faustmann mit der Frage, wie Produktwerbung in den Modellbahnzeitschriften eigentlich beim Leser ankommt und warum Firmen in diesen Fachmagazinen inserieren.

Weit verbreitet ist die Ansicht, daß die Industrie durch Anzeigenschaltungen ganz einfach dem Meinungsbild einer Fachzeitschrift etwas „nachhelfen" kann, denn ein Magazin verliert sicher ungern die Kunden ganzseitiger Farbanzeigen.

Daß Werbung nichts ausschließlich Positives darstellt, diese Vermutung haben offenbar auch die Bürger der Neubundesländer. In einer ihrer April-Ausgaben berichtete die angesehene Marketingzeitschrift WERBEN & VERKAUFEN über eine neue Münchner Studie, die interessante Erkenntnisse zu Tage förderte.

Kritische Ostdeutsche ?

Die Bürger aus den neuen Bundesländern, die Gegenstand der Studie waren, kennen von früher her nicht die Möglichkeit, Produkte auf dem freien Markt offensiv zu bewerben. Prompt sind unter den sechs meistgenannten Gründen, warum geworben wird, gleich vier negativ zu Buch schlagende Vermutungen. Ganz vorn wird die Meinungserhebung von der Annahme angeführt, mit Werbung wolle man vorrangig „Dummenfang" betreiben: 35 Prozent der Befragten meinen das. Und immerhin um die 10 Prozent der Befragten sehen als Ziel von Werbeschaltungen, die Firmen wollten entweder eigene Absatzschwierigkeiten überbrücken oder gar schlechte Produkte an den Mann bringen. Überträgt man diese Sichtweise auf unser Modellbahner-Hobby, dann dürften wir uns eigentlich keine einzige Lok mehr von einem Großserienhersteller kaufen, da fast alle in den unterschiedlichen Zeitschriften mit mehr oder minder großen Anzeigen vertreten sind. Also kann das nicht der ganze Kern der Wahrheit sein.

> Anzeigen werden auch mit der Zielrichtung geschaltet, zur Immagewerbung zu dienen.

Werbeziel: Information

Eine ganz naheliegende Gegebenheit besteht in der Möglichkeit, durch Werbung Produktinformationen an den Fan zu bringen. Eine bekannte Modellbahnfirma, die fast überall die vierte Umschlagseite der Eisenbahnzeitschriften belegt, versteht es z.B. geschickt, in den monatlich wechselnden Anzeigen Neuprodukte zu zeigen, die kurz danach in den Handel gelangen. Also hat man hier als Leser schon vorab die Möglichkeit, sich aufgrund des Anzeigenfotos zu überlegen, ob man dieses neue Modell sofort „braucht", so daß der neue Sommermantel vielleicht doch noch einen Monat länger auf den Kauf warten muß.

Für kleinere Firmen ist eine Anzeigenschaltung oft die einzige Möglichkeit, auf ihre neuen Produkte aufmerksam zu machen. Immerhin kann ein Magazin nicht redaktionell alles auf ein paar Seiten „abhaken", was die Anbieterfirmen gern redaktionell gratis besprochen hätten.

Werbeziel: moralischer Druck

Anzeigen werden auch mit der Zielrichtung geschaltet, zur Imagewerbung zu dienen oder den Markennamen beim Verbraucher „einzuschleifen". Das ist ein absolut legitimes Mittel in dem Versuch, seinen eigenen Marktanteil auszubauen.

Allerdings dürfte es den Lesern kaum verborgen bleiben, daß es gerade Spezialzeitschriften – wie es Modellbahnperiodika nun einmal sind – kaum auf Millionenauflagen bringen. Insofern sind sie auf ein gewisses Anzeigenvolumen angewiesen, um den Heftpreis einigermaßen günstig halten zu können.

Positiv gewürdigt heißt das, daß Großinserenten auch mitunter deshalb ganze Anzeigenseiten belegen, um solche Zeitschriften in ihrer Existenz zu unterstützen. Dies wird bei der Analyse von Anzeigenschaltungen leider oftmals vergessen. Schlimm ist's demgegenüber, wenn dabei mit übersehen wird, daß in unserem Lande Pressefreiheit herrscht und sich dadurch ausschließt, daß man sich in ein Blatt quasi „einkaufen" kann, wenn man nur genügend Anzeigen investiert. Dieses „Gentlemens Agreement" würde allen Beteiligten schaden, denn wird diese Spielart plump praktiziert, dann wird der Leser schließlich jede positive redaktionelle Kritik eines Produkts damit abtun, die Meinung sei eh gekauft und das Produkt wahrscheinlich schlecht. Wenn es dann Abokündigungen hagelt, kann mittelfristig auch der stärkste Anzeigenauftraggegeber nicht mehr effektiv gegensteuern. Das soll nicht heißen, daß es nicht vielleicht doch Magazine gibt, die das alles etwas anders sehen. Ich wundere mich z.B. immer dann, wenn ich in einer Zeitschrift mal wieder einen Vergleichstest von zwei Konkurrenz-Loks studiert habe, wobei Lok 1 etwas besser wegkommt und Lok 2 fast einen Hunderter mehr kostet. Wieso dann das Preis-/Leistungsverhältnis der Produkte einmal als exzellent gewertet wird und bei der anderen „Mühle" immerhin noch als ganz gut, kann ich nicht nachvollziehen.

> Daß Werbung nichts ausschließlich Positives darstellt, diese Vermutung haben offenbar auch die Bürger der Neubundesländer.

In solchen Augenblicken ist man dann fast geneigt, das Heftchen durchzublättern, ob nicht Produzent 2 zufällig eine ganze Farbseite belegt hat, so daß das „Fach"urteil nicht schlechter ausfallen durfte.

Werbeziel: Eigenwerbung

Es gibt Verlage, die um ihre monatliche Eisenbahn-Fachzeitschrift ganze „Angebotsimperien" aufgebaut haben. Da können Sie sich als Fan tonnenweise mit Videos, Büchern und Sonderheftchen eindecken, und damit man nichts verpaßt, auf Wunsch natürlich auch im Abonnement. Da weiß man dann zwar nicht im voraus, ob einen das nächste Thema überhaupt interessiert, aber man verpaßt immerhin rein gar nichts und hat alles druckfrisch sofort im Haus.

Wer sich darüber beklagt, daß Modellbahnfirmen durch Anzeigenschaltungen doch versuchen könnten, auf die redaktionelle Gestaltung eines Blattes Einfluß zu nehmen, der sollte einmal das Eigenanzeigen-Volumen der Special-Interest-Blätter durchforsten. Da gibt es durchaus Publikationen, wo man sich fast zu fragen geneigt ist, ob die Zeitschrift nicht zur Beigabe für die Produktfamilien-Werbung degradiert worden sein könnte.

Falls Sie aber zu denjenigen Lesern gehören, die auf diesem Ohr absolut taub sind und solche Anzeigen einfach überlesen, dann nützt Ihnen das nicht viel. Pfiffige Blattmacher sind nämlich dazu übergegangen, redaktionell einen doppelseitigen Foto-Bilderbogen mit schönen Aufnahmen der Baureihe ins Heft einzustreuen. Hier ist zwischen den Bereichen „Redaktion" und „Anzeige" keine Trennung mehr gegeben, wenn Sie nämlich unter den netten Bildchen lesen können, daß der Verlag gerade eine Sonderbroschüre rausgebracht hat, und in der gibt's noch weitere 100 tolle Schnappschüsse zu bewundern, zufälligerweise über die gleiche Baureihe.

Angesichts dieser Spielchen bin ich selbst inzwischen dazu übergegangen, solche Zeitschriften nach der Lektüre zu zerschneiden und die wirklich redaktionellen Artikel, die mich auch später noch interessieren könnten, in Klemmappen aufzubewahren. Sie werden nicht glauben, welche Platzersparnis Ihnen das zudem noch bei der Archivierung einbringt.

Ihr

Ingo Faustmann

FAHRPLAN Modell Eisen Bahner Ausstellungen, Termine, Markt

Bruchhausen-Vilsen
Juli, August, September: Fahrplanmäßige Dampf- und Triebwagenzüge von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf an allen Wochenenden. Erster Zug samstags 14 Uhr, sonntags 10.10 Uhr ab Bruchhausen-Vilsen; am 21. 8 mit Mehrzugdampfbetrieb und hist. Güterverkehr, Beginn 11 Uhr; 17. 9. Nachtzug Bruchhausen-Vilsen ab 20 Uhr.
INFO gegen frank. Rückumschlag: Deutscher Eisenbahn Verein e.V., 27300 Bruchhausen-Vilsen, Tel: 04252/93000.

9. 7. Sommerfahrt
auch am 23. 7.; 13. 8. auf der Schmalspurbahn Oschatz–Mügeln–Kemmlitz.
INFO und Fahrzeiten: Döllnitzbahn GmbH, Oschatzer Str. 2, 04769 Mügeln, Tel: 034362/32343, Fax: 034362/32447.

9./10. 7. Dampflokfahrten
zwischen Treuchtlingen und Eichstätt/Bahnhof, anläßlich 1200-Jahr-Feier der Gemeinde Solnhofen.
INFO: MEC Altmühltal e.V., Dieter Frohrieb, An der Ludwigshöhe 4, 91781 Weißenburg, Tel: 09141/2422.

9. 7. Sonderfahrt
von Wolfsburg und Oebisfelde nach Lübben mit 03 204; 10. 7. Dampffotosonderzug mit 03 204 und 50 3606 von Wolfsburg zum Jubiläum der Osthannoverschen Eisenbahn nach Celle. 30. 7. Bäderschnellzug nach Wismar und Insel Poel.
INFO: Altmärkische Eisenbahnfreunde e.V., Michael Frick, Raiffeisenallee 7b, 38165 Lehre-Flechtorf.

12.–21. 7. Sonderfahrt
im Regelzug 1. Kl. von Helmstedt nach Vitznau/Schweiz. 9 Übernachtungen/Halbpension. Fahrt mit Rigi-Bahn, Rahmenprogramm.
INFO: Eisenbahnfreunde Helmstedt e.V., Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt, Tel: 05352/6471.

17. 7. Tramkreuzfahrt
Straßenbahnsonderfahrt auf dem Gesamtnetz der Innsbrucker Verkehrsbetriebe. Fahrpreis: Mitglieder der TMB: 90,- öS, Nichtmitglieder: 120,- öS. Abfahrt 10 Uhr Hauptbahnhof Innsbruck.
INFO: Tiroler Museumsbahnen, Stubaitalbahnhof, A-6020 Innsbruck, Tel: 0043/512/293087, oder 492609.

23./24. 7. Dampfsonderfahrten
auch am 30./31.7. auf den Gleisen der Farge-Vegesacker Eisenbahn. Samstags pendelt der Zug dreimal zwischen Bremen-Farge und Bremen–Vegesack, sonntags fünfmal.
INFO: Delmenhorst Harpstedter Eisenbahnfreunde e.V.,PF 1236,27732 Delmenhorst.

23./24. 7. Bahnfest
auf der Bregenzerwaldbahn, anläßlich der offiziellen Inbetriebnahme der vereinseigenen Dampflok U 25. Umfangreiche Festaktivitäten.
INFO: Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn, A-6941 Langenegg 39, Tel: 0043/05513/6192, Fax: 0043/05513/6192-4.

30. 7.–7. 8. Modellbahnausstellung
im Kultursaal Dresden Hbf, Bahnsteig 17, täglich 10 bis 19 Uhr.
INFO: MEC „Theodor Kunz" e.V., E. Richter, Plangasse 20, 01796 Pirna.

30. 7. Sonderfahrten
Dampflokpendelverkehr Torgelow–Ueckermünde mit Lok 64 491 anläßlich Ueckermünder Hafftage.
INFO: Eisenbahnfreunde Ueckertal e.V., Kastanienallee 7, 17309 Pasewalk.

6./7. 8. Brohltal-Bahnfest
ganztägig mit Dampfbetrieb; 20. 8. Mondscheinfahrt 19 Uhr ab Brohl; 21. 8., 4. 9., 18. 9. Dampfbetrieb ganztägig.
Veranstalter: IG Brohltal Schmalspureisenbahn e.V.,
INFO: Verkehrsbüro Kapellenstr. 12, 56651 Niederzissen, Tel: 02636/80303, Fax: 02636/80146.

6./7. 8. Dampfbetrieb
auf der Selfkantbahn nach Sonderfahrplan. Abfahrten etwa alle 45 Minuten; 11. 9. Kleinbahntag mit Spezialprogramm; 25.9. Ausklang der Betriebssaison.
INFO: IG Hist. Schienenverkehr e.V., PF 603, 52007 Aachen, Tel: 0241/82369.

1.–8. 8. Dampf in der Ukraine
Rundfahrt mit Schlafwagenzug, verschiedenen russischen Dampfloks über Strecken der Karpaten; Straßenbahnsonderfahrten. Gruppenreise ab Köln über Prag nach Cop und zurück.
INFO: Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V., Referat Studienfahrten, PF 102045, 47410 Moers.

6.–14. 8. Modellbahnausstellung
im ehemaligen Güterschuppen Bahnhof Rennsteig. Eintritt 2.—/1.—DM. Öffnungszeiten: 6./7. 8. 13./14. 8. 10 bis 18 Uhr; 8.–12. 8. 14 bis 18 Uhr.
INFO: Wolfgang Karrasch, Wiecker Str. 5, 13051 Berlin.

6.–15. 8. Gruppenreise
zum Ostseebad Graal Müritz, Rahmenprogramm; 20. 8.-27. 8. Gruppenreise nach Gols (Burgenland), Rahmenprogramm.
INFO gegen Freiumschlag: Staudenbergfreunde e.V., Bahnhofstr. 29, 86865 Markt Wald, Tel: 08374/7036 ab 17 Uhr.

27. 8. Sonderfahrt
auf der zukünftigen Linie RE 1, Berlin–Guben–Cottbus und Cottbus–Guben–Cottbus. In Jänschwalde Bustransfer zum Flugplatz Drewitz.
INFO gegen Freiumschlag: PRO Guben e. V., ARGE „Verkehr", Rosa-Luxemburg-Str. 37, 03172 Guben, Herr Frank Gutschmidt.

4. 9. Bahnkindertag
der Region Sachsen-Anhalt/Leipzig in Wurzen. Fahrzeugausstellung, Rahmenprogramm von 9 bis 18 Uhr.
INFO: Deutsche Bahn, Geschäftsbereich Netz, Netzbahnhof Wurzen, Am Bahnhof 3, 94808 Wurzen, Herr J. Reinert, Tel: 03425/2133 oder 2423, App. 391.

17./18. 9. Modellbahnausstellung
von 11 bis 17 Uhr in der Grundschule Uhlandstraße, Solingen-Aufderhöhe.
INFO: Z-Modul Rhein-Ruhr, K. Hammesfahr, Hoffnung 6, 42655 Solingen, Tel: 0212, 201635.

24. 9. Mit Dampf zum Müritzsee
Bahnhofsfest in Röbel, Fahrt über die Müritz.
INFO: BEF-Studienfahrten e.V., Stresemannstr. 30, 10963 Berlin, Tel: 030/2511081 und 030/4327817, Fax: 030/2514186. (Bitte Rückporto).

Sonderausstellung
noch bis 28. August des im Aufbau befindlichen Eisenbahnmuseums. Öffnungszeiten: Mittwoch bis Freitag 10 bis 16 Uhr; an folgenden Wochenenden 10 bis 17 Uhr: 16./17. 7.; 30./31. 7., 13./14. 8., 27./28. 8.
INFO: Brandenburgisches Museum, Poststr. 25, 17291 Gramzow.

Noch bis Ende September kann die H0-Vereinsanlage, mit Souvenirverkauf, der Göhrener Modellbahnfreunde freitags und montags von 18 bis 20 Uhr besucht werden. Die Ausstellung befindet sich am Göhrener Campingplatz.
INFO: Modelleisenbahnverein „Schmalspurbahn Rasender Roland Göhren (Rügen)„ e.V.



Ein fabrikneuer Güterwagen der Gattung Hbkks-tt 303 der DB im Jahre 1981.

Foto: DB-Fotodienst



Im Jahre 1982 präsentierte sich die Lokomotive 211 082, heute 109 082, mit bordeauxrot-grauem Anstrich und breiter hellelfenbeinfarbener Bauchbinde des Anlieferungszustandes.

Foto: Bätzold



Speisewagen 61 80 88-94 334. Das Fahrzeug wurde 1973 gebaut und ist heute in IC-Zügen zu anzutreffen.

Foto: W.Theurich



Die 109 070, ex 211 070, am 14. Mai 1993 nach einer Hauptuntersuchung im neuen orientrot-braungrauem Outfit im Raw Dessau.

Foto: Mehnert

CABRIO FÜR GÜTER



Beim Vorbild sind sie in ganz Europa verbreitet: Die offenen Großraumgüterwagen vom Typ Eanos. Mit Ihrer günstigen Relation Ladevolumen/-gewicht erweisen sich diese modernen Wagen als betrieblicher Volltreffer. Ein Volltreffer den Sie nun auch für Ihre Modellbahn nutzen können.

Denn ab sofort gibt es den Eanos als exaktes H0-Modell in authentischer Ausführung von DB (Art.-Nr. 16061), ÖBB (Art.-Nr. 16063) und NS (Art.-Nr. 16066). Die SBB-Variante (o. Abb., Art.-Nr. 16064) folgt in wenigen Wochen.

Betrachten Sie die Abbildungen, genießen Sie die aufwendige Bedruckung und die gelungenen Proportionen. Sie werden mit uns übereinstimmen: Schöner kann ein Cabrio für Güter nicht sein!

Serienausstattung der Modelle mit Haken-Bügelkupplung, die abgebildeten Kurzkupplungsköpfe sind als Zubehör erhältlich (Art.-Nr. 40270)

A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges.m.b.H. & Co. KG
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau (SG)
Birkenstrasse 109

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49

